

249.

Allegato B

## ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Risoluzioni in Commissione:</b>			
Magri Lucio .....	7-00309 14043	Solaroli .....	3-01495 14054
Pannella .....	7-00310 14043	Pappalardo .....	3-01496 14055
Rossi Luigi .....	7-00311 14044	Pappalardo .....	3-01497 14056
Fava .....	7-00312 14044	<b>Interrogazioni a risposta in Commissione:</b>	
Mattioli .....	7-00313 14044	Mazzetto .....	5-01666 14057
D'Alema .....	7-00314 14045	Melilla .....	5-01667 14057
Fracanzani .....	7-00315 14045	Poli Bortone .....	5-01668 14057
Abbruzzese .....	7-00316 14046	Polli .....	5-01669 14058
Giannotti .....	7-00317 14046	<b>Interrogazioni a risposta scritta:</b>	
Del Pennino .....	7-00318 14047	Rossi Luigi .....	4-18270 14059
Del Pennino .....	7-00319 14048	Borghesio .....	4-18271 14059
<b>Interpellanze:</b>		Pecoraro Scanio .....	4-18272 14059
Balocchi Maurizio .....	2-01013 14049	Maceratini .....	4-18273 14060
Diana .....	2-01014 14049	Rebecchi .....	4-18274 14060
De Benetti .....	2-01015 14049	Pecoraro Scanio .....	4-18275 14062
Tassi .....	2-01016 14050	Pecoraro Scanio .....	4-18276 14062
Alterio .....	2-01017 14051	Pappalardo .....	4-18277 14062
<b>Interrogazioni a risposta orale:</b>		Gasparri .....	4-18278 14063
Caprili .....	3-01492 14053	Matteja .....	4-18279 14063
Pappalardo .....	3-01493 14053	Ronzani .....	4-18280 14064
Tassi .....	3-01494 14053	Fava .....	4-18281 14064
		Maceratini .....	4-18282 14064

**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 5 OTTOBRE 1993

		PAG.		PAG.
Pasetto .....	4-18283	14065	<b>Apposizione di una firma ad una risoluzione .....</b>	<b>14090</b>
Mantovani Ramon .....	4-18284	14066		
Mantovani Ramon .....	4-18285	14066		
Metri .....	4-18286	14066	<b>Ritiro di documenti di sindacato ispettivo .....</b>	<b>14090</b>
Muzio .....	4-18287	14067		
Vendola .....	4-18288	14067		
Rapagna .....	4-18289	14068	<b>Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza:</b>	
Calderoli .....	4-18290	14069		
Mundo .....	4-18291	14070	Aimone Prina .....	III
Servello .....	4-18292	14070	Angelini Giordano .....	IV
Pivetti .....	4-18293	14070	Angelini Giordano .....	V
Cangemi .....	4-18294	14070	Bisagno .....	V
Cellai .....	4-18295	14071	Borghesio .....	VI
Strada .....	4-18296	14071	Calzolaio .....	VII
Crucianelli .....	4-18297	14071	Carli .....	VIII
Buontempo .....	4-18298	14072	Caveri .....	X
Pioli .....	4-18299	14072	Cicciomessere .....	X
Carcarino .....	4-18300	14073	Crucianelli .....	XI
Lento .....	4-18301	14074	De Benetti .....	XIII
Cellai .....	4-18302	14074	Fortunato .....	XVI
Grassi Alda .....	4-18303	14074	Gasparri .....	XVII
Matteoli .....	4-18304	14075	Gasparri .....	XVIII
Melilla .....	4-18305	14076	Gasparri .....	XVIII
Nania .....	4-18306	14076	Grippa .....	XIX
Gasparri .....	4-18307	14076	Guerra .....	XX
Gasparri .....	4-18308	14077	Maceratini .....	XXI
Gasparri .....	4-18309	14077	Mancina .....	XXII
Gasparri .....	4-18310	14079	Marenco .....	XXIII
Gasparri .....	4-18311	14080	Marenco .....	XXIV
Crippa .....	4-18312	14080	Marino .....	XXVI
Tassi .....	4-18313	14081	Marzo .....	XXVII
Tassi .....	4-18314	14081	Mattioli .....	XXVIII
Acciaro .....	4-18315	14081	Paganelli .....	XXX
Borghesio .....	4-18316	14082	Parlato .....	XXX
Balocchi Maurizio .....	4-18317	14082	Parlato .....	XXXI
Marenco .....	4-18318	14083	Parlato .....	XXXIII
Marenco .....	4-18319	14083	Parlato .....	XXXIII
Marenco .....	4-18320	14084	Parlato .....	XXXIV
Marenco .....	4-18321	14084	Parlato .....	XXXV
Marenco .....	4-18322	14084	Pieroni .....	XXXVII
Cangemi .....	4-18323	14085	Pieroni .....	XXXVIII
Cangemi .....	4-18324	14085	Piscitello .....	XLI
Cangemi .....	4-18325	14085	Rebecchi .....	XLII
Iodice .....	4-18326	14086	Sbarbati Carletti .....	XLIII
Tremaglia .....	4-18327	14086	Scalia .....	XLIV
Vito .....	4-18328	14087	Sestero Gianotti .....	XLV
Iannuzzi .....	4-18329	14088	Sollazzo .....	XLVIII
Metri .....	4-18330	14088	Tassi .....	XLIX
Leoni Orsenigo .....	4-18331	14089	Tassi .....	L
Gasparri .....	4-18332	14089	Testa Enrico .....	L
Gasparri .....	4-18333	14089	Tremaglia .....	LI
Santoro Italico .....	4-18334	14089	Tripodi .....	LII
Sgarbi .....	4-18335	14089	Valensise .....	LIII
			Vannoni .....	LIV

## RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La III Commissione,

considerato:

che all'origine dei tragici avvenimenti russi vi è una esplicita e incontestabile violazione della carta costituzionale di quel paese;

che è stato arbitrariamente e violentemente sciolto un parlamento democraticamente eletto dal popolo, il quale peraltro ha largamente condiviso e sostenuto la battaglia antigolpista del 1991 e le riforme istituzionali ad essa conseguite;

che, di fronte a un conflitto tra poteri indipendenti, non è possibile ricorrere a *consultazione popolare* sopprimendone preventivamente uno, e tanto meno indire elezioni effettivamente libere dopo aver assunto in modo monocratico il controllo di tutti gli strumenti del potere economico, militare e informativo;

che alla radice di questa crisi politico-istituzionale esiste incontestabilmente una drammatica crisi economico-sociale in progressiva precipitazione, e il conflitto non verte sulla necessità o meno delle riforme economiche ma sul contenuto, il ritmo, le conseguenze di tali riforme;

che sono già in atto fenomeni macroscopici di disgregazione sociale e di conflitto etnico;

che dalla involuzione autoritaria in atto non è quindi realistico attendersi una soluzione di quelle crisi ma un loro rapido aggravamento;

che l'Italia ha una ragione di principio per difendere ovunque, nelle condizioni date, lo stato di diritto e la legalità democratica; e altrettante vitali ragioni economiche e politiche per contribuire al consolidamento democratico e all'equili-

brato sviluppo economico dell'Europa orientale;

che l'atteggiamento dei governi occidentali poteva e forse può essere ancora decisivo per spingere ad una soluzione saggia ed equilibrata della crisi russa e invece il loro sostegno acritico nei confronti del decreto di Eltsin ha attivamente contribuito al precipitare della spinta bonapartista,

impegna il Governo:

1) a rivedere il proprio giudizio sulla vicenda assumendo una posizione più veritiera ed equanime;

2) ad intervenire, sia direttamente che nel concerto delle istituzioni europee, a favore dell'unica soluzione realistica e possibile: la convocazione di elezioni politiche generali (per il Parlamento e per la Presidenza, garantendone ruolo e autorità) il cui svolgimento libero e pluralistico risulti effettivamente garantito. È da una tale consultazione che può essere infatti realmente legittimato anche un potere costituente, ed essa è comunque la condizione minima per consolidare la legalità democratica e la convivenza sociale e nazionale in quel decisivo paese.

(7-00309) « Lucio Magri, Garavini, Manisco, Galante, Russo Spena ».

La III Commissione,

vista la gravissima crisi determinatasi in Russia, con l'esplosione di un conflitto politico-istituzionale tra il presidente Eltsin da una parte e il presidente del disciolto Parlamento Khasbulatov con il destituito vicepresidente Rutskoi dall'altra;

visto che questo conflitto — caratterizzato da momenti drammatici come l'assalto alla sede del Municipio di Mosca e della Stazione televisiva prima ed il bombardamento alla sede del Parlamento poi — è tragicamente degenerato sino a causare la morte di centinaia di persone;

rilevato che la Comunità europea, attraverso i Ministri degli esteri dei Dodici,

ed altri governi dei paesi occidentali, come quello degli Stati Uniti, hanno manifestato in tutte le fasi della crisi il loro sostegno al presidente Eltsin;

considerato come queste tragiche vicende dimostrano ancora una volta il vuoto di iniziativa politica, l'assenza di un ruolo tempestivo, concreto ed attivo da parte dell'Europa e delle istituzioni della comunità internazionale, in grado di evitare lo spargimento di sangue e di ottenere il rispetto delle garanzie dello Stato di diritto, delle condizioni democratiche, dei diritti civili ed umani,

impegna il Governo

ad assicurare iniziative, anche in sede comunitaria ed internazionale, per ottenere l'immediato ripristino dei diritti civili in Russia.

(7-00310) « Pannella, Bonino, Ciccionesere, Rapagnà, Taradash, Vito ».

La III Commissione,

considerati i drammatici eventi che stanno sconvolgendo la Russia;

ritenuto che il Governo debba informare dettagliatamente il Parlamento sui tragici e sanguinosi scontri a Mosca fornendo non solo una precisa valutazione in proposito sulla base delle informazioni dirette che saranno pervenute alla Farnesina, ma dichiarando anche come intenda comportarsi rispetto alla ulteriore evoluzione dei fatti e come valuti la reazione del Presidente russo Eltsin contro i tentativi dei gruppi eversivi collegati col vecchio regime, diretti da uomini che ambiscono di tornare al potere scatenando la guerra civile e provocando grande spargimento di sangue,

impegna il Governo:

a rendersi parte attiva in seno agli organismi europei e occidentali per esercitare — soprattutto in questa particolare occasione

— un ruolo di primo piano e riaffermare il prestigio del nostro paese, spesso purtroppo non all'altezza delle necessità di una autorevole presenza nella politica estera e di una strenua difesa della democrazia.

(7-00311) « Luigi Rossi, Farassino ».

La III Commissione,

preso atto dei gravi atti di violenza che hanno sconvolto la città di Mosca, causando centinaia di morti e feriti tra la popolazione civile,

impegna il Governo:

a condannare la violazione della legalità costituzionale operata dal presidente russo Boris Eltsin con la sospensione del Parlamento;

a condannare altresì l'atteggiamento di quanti all'interno del Parlamento russo e in altre sedi hanno contribuito a violare ulteriormente la costituzione russa con insensati appelli alla rivolta armata;

ad attivarsi, in sede diplomatica, per evitare un'involuzione autoritaria della situazione politica in Russia;

a condizionare ogni forma di solidarietà del Governo italiano nei confronti del presidente russo Boris Eltsin al rispetto dei diritti civili della popolazione e della legalità costituzionale.

(7-00312) « Fava, Novelli, Bertezolo, Piscitello ».

La III Commissione,

premesso che:

la sanguinosa evoluzione degli avvenimenti a Mosca apre una prospettiva angosciata sul futuro della Russia;

nel suo recente viaggio in Italia, incontrando alla Camera i gruppi parlamentari, Gorbaciov aveva rappresentato la estrema difficoltà della situazione ed espresso l'auspicio che Eltsin mantenesse

una linea di moderazione e, in particolare, andasse avanti nelle riforme ma tenendo ben presente la situazione dei ceti sociali più deboli;

la precipitazione della crisi si colloca in una situazione di difficile transizione in cui lo scontro non è riconducibile unicamente al confronto tra innovatori e restauratori, ma si alimenta delle condizioni sociali ed economiche drammatiche presenti in Russia,

*impegna il Governo:*

ad attivarsi in sede diplomatica affinché non si apra in Russia una prospettiva di repressione, di involuzione autoritaria, di piena guerra civile e di pericolosi conflitti tra le oltre cento etnie presenti nella repubblica;

ad attivarsi, prioritariamente in sede comunitaria, e più in generale a livello internazionale, per la salvaguardia immediata dei diritti umani e affinché si pervenga in tempi rapidi allo svolgimento delle elezioni per la presidenza della repubblica ed il rinnovo del parlamento;

ad attivarsi, nelle stesse sedi, perché subordinatamente al concreto avviarsi di un sistema democratico nella repubblica russa si acceleri lo sforzo per misure di sostegno economico al paese.

(7-00313) « Mattioli, Rutelli, Crippa, Ronchi, Scalia, Turrone, De Benetti ».

La III Commissione,

considerato che:

la situazione venuta a determinarsi nella Federazione russa presenta caratteri tali da giustificare la più viva apprensione nella comunità internazionale, in Europa e nel nostro Paese per gli effetti che la crisi può avere sulle relazioni internazionali;

il tragico scontro tra il presidente Eltsin da un lato e i sostenitori di Rutskoi e Khazbulatov dall'altro mette in chiara

evidenza gli irrisolti problemi della difficilissima transizione in corso in Russia verso una matura democrazia;

la vittoria del presidente Eltsin presenta costi umani e politici i quali non possono che rendere ancora più precario il cammino che conduce alle riforme economiche atte a sviluppare un mercato moderno e alle riforme politiche e istituzionali in grado di dare una costruttiva espressione al pluralismo politico e culturale;

è compito e responsabilità dell'Occidente contribuire ad attivare i mezzi idonei a evitare il pericolo che il presidente Eltsin possa cedere alla tentazione di fronteggiare la crisi in corso mediante poteri eccezionali permanenti;

l'indispensabile cooperazione economica tra la Federazione Russa e il resto del mondo ha come presupposto il pieno inserimento della prima nella comunità dei paesi democratici,

*impegna il Governo*

a prendere tutte le iniziative presso il governo della Federazione Russa, le Nazioni Unite e la comunità europea atte a favorire il rilancio del processo democratico in Russia, mediante elezioni generali che portino congiuntamente all'elezione del parlamento e del presidente, in un clima di libera competizione di tutte le parti politiche sulla base della garanzia offerta dal controllo degli organismi internazionali.

(7-00314) « D'Alema, Salvadori, Ciabbari, Petruccioli, Iotti, Trabacchini, Lauricella Angelo, Evangelisti ».

La III Commissione,

constatata la drammatica situazione venutasi a creare in Russia,

*impegna il Governo*

ad assumere un'iniziativa politico-diplomatica perché nella stessa Russia sia attuata un'azione di conciliazione nazionale e di pacificazione interna basata sul tempestivo ripristino dei diritti civili, sulla ripresa del processo democratico e di riforme, sull'indizione a tempi celeri delle elezioni per il nuovo Parlamento.

Un'auspicabile prosecuzione e sviluppo della cooperazione dell'Italia e della CEE con la Russia ha significato nella misura in cui vengono fornite garanzie su tali questioni nell'interesse dell'unità nazionale della Russia, nell'interesse dei diritti fondamentali di milioni e milioni di cittadini di tale paese, nell'interesse della pace e della sicurezza internazionali che richiedono la prosecuzione di un celere processo di disarmo.

(7-00315)

« Fracanzani, Alessi ».

La III Commissione,

premessi che i recenti drammatici eventi di Mosca, oltre ad aver causato centinaia di vittime, avrebbero potuto rappresentare un serio pericolo per la stessa pace a livello internazionale, considerati gli enormi arsenali atomici ancora presenti nell'ex URSS,

impegna il Governo

a favorire il processo delle riforme democratiche in Russia giungendo in tempi brevi a libere elezioni al fine di garantire, unitamente a successive ed appropriate riforme istituzionali, l'affermarsi di una compiuta democrazia ed il ripristino di una ordinata e pacifica convivenza civile.

(7-00316) « Abbruzzese, Intini, Sollazzo, Buffoni, Maccheroni, Poti, Giuseppe Albertini, Breda ».

La XII Commissione,

preso atto che l'indagine svolta dalla Magistratura sulle tangenti farmaceutiche ha rivelato un diffuso sistema di corrutela in cui risultano coinvolti direttamente l'ex

Ministro della sanità, onorevole De Lorenzo, il Direttore generale del Servizio farmaceutico del Ministero, dottor Duilio Poggiolini;

considerato che questi fatti sono resi possibili dalla distorsione reiterata di regole e di comportamenti della stessa struttura ministeriale che risulta profondamente inquinata nella sua ordinaria funzionalità;

richiamata la mozione presentata dal gruppo PDS, insieme ad altri gruppi, in data ..... nella quale, tra l'altro, si richiedeva la soppressione del Servizio farmaceutico del Ministero della sanità e la costituzione di una *Autorità* del farmaco capace di dare garanzie di competenza e di trasparenza;

considerato che gli atti adottati dal Ministero della sanità all'insorgere dello scandalo delle tangenti farmaceutiche hanno di fatto mantenuto in essere una struttura ministeriale che ha agito nella più completa illegalità e che di conseguenza sono a tutt'oggi assenti garanzie di trasparenza e di affidabilità in un settore vitale della politica sanitaria oltre che economica del Paese;

valutate con preoccupazione le conseguenze che possono derivare sullo stesso settore produttivo del farmaco dall'assenza di un'efficace governo della politica farmaceutica e da una indiscriminata criminalizzazione del settore;

ritenuto urgente adottare atti che producano da un lato una netta e rigorosa rottura con un sistema di connivenze illegali e dall'altro l'avvio di una nuova fase di corretti rapporti tra l'amministrazione pubblica e i sistemi della produzione e della distribuzione del farmaco;

impegna il Governo

1) ad assumere immediate iniziative per quanto di sua competenza per procedere a sopprimere immediatamente l'attuale Direzione del Servizio farmaceutico e provvedere contestualmente alla nomina di

un garante, scelto tra esperti esterni al Ministero della sanità, dotato di alta competenza tecnica, di piena indipendenza dal settore farmaceutico privato, di totale affidabilità e rigore morale con il compito di costituire in tempi brevissimi un nuovo organismo nazionale qualificato a sovrintendere la politica farmaceutica del paese;

2) a valutare l'opportunità che tale nuovo organismo nazionale possa essere individuato in una *Autority* del farmaco in cui criteri di nomina e compiti di funzionamento siano improntati a:

netta distinzione delle funzioni tecnico-scientifiche da quelle di controllo amministrativo,

pubblicità di *curricula* dei componenti, nonché autocertificazione dell'assenza dei rapporti con l'industria farmaceutica;

pubblicità degli atti relativi al lavoro tecnico-scientifico svolto da detta *Autority*;

3) ad intervenire con immediatezza per cancellare gli incrementi illeciti del prezzo dei farmaci e gli inserimenti nel PTN ottenuti da imprese in cambio di tangenti, adottando una riduzione cautelativa di almeno il 10 per cento sul prezzo dei farmaci immessi nel PTN negli ultimi cinque anni, in attesa di una revisione accurata, farmaco per farmaco, dei relativi prezzi;

4) a definire tempi e metodi di applicazione delle norme previste dalla Direttiva CEE 89/105 sulla trasparenza;

5) ad abolire la decisione adottata dal CIP di congelare la riduzione del prezzo dei farmaci fino al 31 dicembre 1993, anche in considerazione dell'impennata dei prezzi di alcuni medicinali che è giunta fino al 38 per cento;

6) a dare mandato alla nuova CNF a predisporre entro e non oltre il 30 novembre 1993 una nuova lista di farmaci del SSN, sostitutiva dell'attuale PTN e costituita unicamente sulla base di criteri di

qualità, efficacia e convenienza economica, da assicurare gratuitamente a tutti i cittadini anche per consentire al Parlamento la valutazione di congruità della manovra di contenimento sui farmaci;

7) a sospendere le forme in atto di compartecipazione alla spesa farmaceutica da parte dei cittadini e conseguentemente ridefinire l'articolo 17 del disegno di legge Atto Senato n. 1508, in discussione in Parlamento;

8) a sostenere la ricerca scientifica in modo da consentire alla industria del farmaco italiana di tornare ad essere competitiva sul mercato internazionale del farmaco con indubbi benefici per la validità terapeutica del prodotto e per la bilancia commerciale italiana;

9) ad assicurare i necessari ammortizzatori sociali a sostegno della ristrutturazione e/o conversione eventuale di quelle imprese che registrano gravi difficoltà di mercato anche in conseguenza della nuova politica volta a razionalizzare il consumo dei farmaci.

(7-00317) « Giannotti, Sestero Gianotti, Giuntella, Solaroli, Strada, Augusto Battaglia, Caccavari, Jannelli, Perinei, Trupia Abate, Pollastrini Modiano, Beebe Tarantelli ».

La III Commissione,

considerati i tragici eventi verificatisi in Russia negli ultimi giorni;

udite le dichiarazioni del Governo:

concordando con la posizione espressa dal Governo nel corso della crisi, ed in particolare con il sostegno espresso al Presidente Eltsin, di concerto con i Governi delle altre democrazie occidentali,

impegna il Governo

ad operare, anche nelle competenti sedi internazionali per favorire, con la fornitura dei necessari aiuti economici e con un

pieno appoggio all'azione del Governo russo, il proseguimento del processo di transizione verso la democrazia politica e la libertà economica, mediante la convocazione di libere e democratiche elezioni di un nuovo Parlamento e la ripresa delle riforme di liberalizzazione economica intraprese con coraggio da Gaidar.

(7-00318) « Del Pennino, Lavaggi ».

La III Commissione,

considerando l'aggravarsi della politica di repressione e di negazione dei diritti civili della popolazione albanese del Kossovo da parte del regime di Belgrado;

considerando il moltiplicarsi degli « incidenti di frontiera » tra la Repubblica di Jugoslavia (Serbia e Montenegro) e la Repubblica di Albania, incidenti nei quali sono stati uccisi o feriti decine di cittadini albanesi, sia di Albania che del Kossovo, tra cui vari membri della polizia di frontiera dello stato albanese;

considerando che la chiusura di quasi tutte le scuole medie e superiori in lingua albanese nel Kossovo, così come pure dell'università di Prishtine da parte delle autorità di Belgrado, sta di fatto ipotecando gravemente le capacità presenti e, soprattutto future, di *leadership* della popolazione albanese;

considerando che gli effetti della politica di *embargo* decisa dalla comunità internazionale si fanno sentire, per via della politica di discriminazione di Bel-

grado, in primo luogo, e più duramente, sulle popolazioni non serbe della Repubblica di Jugoslavia (Serbia e Montenegro);

considerando che, per non dover partecipare alle imprese folli e criminali del regime di Belgrado sul territorio della ex-Jugoslavia, decine di migliaia di giovani albanesi in età di svolgere il servizio militare sono stati costretti a lasciare la loro terra ed a trovare rifugio all'estero;

considerando che molti di questi giovani hanno trovato rifugio in Italia, negli altri paesi membri della Comunità europea e in paesi che sono chiamati a farne parte;

considerando altresì che la loro situazione è molto spesso precaria, ciò che impedisce loro sia di trovare un lavoro sia di studiare nelle scuole e nelle università dei paesi ospitanti,

impegna il Governo

a provvedere in modo autonomo o attraverso la Comunità europea, e d'intesa con il governo di Albania, al finanziamento di un programma straordinario di attribuzione di borse di studio per i giovani kossovani nonché ad un aiuto straordinario alle scuole superiori ed università albanesi che ospiteranno questi giovani;

a favorire, tramite l'attribuzione di borse di studio, l'iscrizione di giovani kossovani, capaci e meritevoli, nelle scuole medie superiori e nelle università italiane o dei paesi membri Cee ».

(7-00319) « Del Pennino, Lavaggi ».



## INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

il maltempo ha ulteriormente colpito e in modo spaventoso anche quest'anno le zone già disastrose dai nubifragi dell'anno scorso;

i danni calcolati finora ammontano a 400 miliardi in Val d'Aosta, a 500 miliardi in Piemonte, a 200 miliardi in Lombardia ed a 1000 miliardi in Liguria;

la Liguria e in particolare Genova risultano avere subito danni incalcolabili anche perché nulla è stato fatto per rimediare alle alluvioni dello scorso anno e non è mai stato versato neppure un centesimo dei 100 miliardi promessi allora dal Governo;

il Governo ha finora stanziato solo 30 miliardi addirittura prelevati dal fondo speciale dell'8 per mille destinato ai culti religiosi e ad altri compiti statali;

rilevata l'assenza di qualunque rappresentante del Governo alla Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera convocata per decidere sui provvedimenti d'urgenza da prendere immediatamente —:

se intenda senza ulteriori indugi venire a riferire in Parlamento sull'inaudito comportamento del Governo e, contemporaneamente, faccia conoscere con assoluta trasparenza e precisione quali provvedimenti siano stati effettivamente presi per soccorrere le zone alluvionate: soprattutto perché tale inaudito comportamento giustifica le sacrosante ribellioni delle popolazioni alluvionate, lasciate in balia di se stesse contro questo Governo che si comporta con arrogante indifferenza.

(2-01013) « Maurizio Balocchi, Luigi Rossi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri del turismo e spettacolo e di grazia e giustizia, per conoscere — in presenza della preoccupante situazione venutasi a creare per la contrapposizione tra la giustizia civile e quella sportiva, a seguito della clamorosa ordinanza del giudice di Catania di riammissione del Catania calcio al girone B del campionato di serie C1, che può comportare la minacciata esclusione da parte della FIFA delle squadre italiane dalle competizioni internazionali — quali interventi, anche sul piano legislativo, ritengano di proporre per garantire il rispetto dell'autonomia degli organi sportivi e il riconoscimento del loro ordinamento, delle norme e delle regole.

(2-01014) « Diana, Enzo Balocchi, Antonio Bruno, Scarfagna, Fausti, Tuffi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

giovedì 23 settembre la città di Genova è stata sconvolta da una grave alluvione che ha provocato ancora una volta lo straripamento di tutti i torrenti, in particolare del Bisagno, del Polcevera, del Leira e dello Sturla, provocando gravissimi danni in particolare nel Ponente genovese ed in Valle Stura e ancora una volta vittime in numero purtroppo non ancora accertato;

il nubifragio ha causato ingenti danni ad opere pubbliche, a numerose aziende medie e piccole, alle reti commerciali e alle attività artigianali della città con un danno che viene valutato dalle autorità competenti per una cifra che si aggira complessivamente intorno ai mille miliardi;

in particolare il Centro Storico della città, già colpito da problemi di ampio degrado e di abbandono da parte degli operatori commerciali e artigianali è stato ancora una volta sconvolto dall'alluvione;

quanto avvenuto ripropone in modo sempre più acuto i problemi dell'ormai cronico dissesto idrogeologico del territorio ligure che provoca ormai con preciso ritmo annuale disastri prevedibili, annunciati e non attribuibili a cause cosiddette « naturali » come è attestato da proteste, denunce, esposti alla Magistratura degli ultimi anni;

per quanto riguarda lo stanziamento di 100 miliardi per coprire almeno in parte i danni provocati dalla alluvione del settembre 1992 si è appreso che la apposita legge non è ancora stata approvata;

nel frattempo è proseguito con il consenso degli amministratori pubblici, il saccheggio del territorio, l'occupazione delle golene, la cementificazione degli argini, la plateazione degli alvei dei torrenti e dei rivi, il dissennato restringimento delle parti finali dei torrenti ingombrate da costruzioni e solettature, interventi che hanno, cumulandosi, predisposto il realizzarsi dei prevedibili eventi alluvionali —

se il Governo intenda riconoscere e dichiarare per le zone interessate dall'alluvione lo stato di calamità naturale grave;

se il Governo intenda garantire la completa attuazione della legge n. 183 del 18 maggio 1989;

se non ritenga di dover predisporre, in collegamento con la legge finanziaria, uno stanziamento a favore di un Piano di interventi finalizzato alla realizzazione di programmi di risanamento del dissesto idrogeologico da anni diffuso in particolare nel nord del paese. Piano di interventi che oltre a recuperare il degrado ambientale del paese potrebbe creare alcune decine di migliaia di nuovi posti di lavoro;

se intenda procedere ad uno stanziamento straordinario che permetta di far fronte ai danni causati alle persone colpite, al ripristino rapido delle attività economiche, alla ricostruzione delle opere pubbliche distrutte o danneggiate, per aiutare i comuni colpiti ad affrontare i problemi del dopoalluvione;

se intenda predisporre misure straordinarie di intervento a sostegno delle attività economiche colpite, con procedure di erogazione più efficaci e rapide di quelle predisposte per il nubifragio del 1992 anche attraverso un immediato monitoraggio degli operatori colpiti;

se ritenga di dover rivedere l'accordo di programma Governo-regione Liguria per l'avvio operativo di opere pubbliche prioritarie e cantierabili e a riprogrammarne le linee strategiche. Si tratta di trasferire gran parte dei finanziamenti, dalle grandi infrastrutture alla difesa del suolo ed in particolare alla manutenzione dei torrenti, alla riprogrammazione delle strutture di contenimento, all'avvio di programmi per la gestione dei bacini idrografici, alla rinaturalizzazione delle sponde fluviali e delle aree golenali, al ripristino vegetazionale e al risanamento dei terrazzamenti collinari riallocando nei provvedimenti in atto per l'occupazione, le risorse previste per opere pubbliche in piani di risanamento idrogeologici;

se non ritenga opportuno utilizzare, come proposto dalle organizzazioni sindacali, i lavoratori in cassa integrazione (CIG) e disoccupati per la immediata pulizia dei rivi, la ripiantumazione delle zone collinari, la sistemazione degli impianti di deflusso delle acque.

(2-01015) « De Benetti, Mattioli, Apuzzo, Bettin, Boato, Crippa, Giuliani, Leccese, Paissan, Pecoraro Scanio, Pieroni, Pratesi, Ronchi, Rutelli, Scalia, Turroni ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

quali siano gli intendimenti e gli indirizzi del Governo in tema di « tagli delle spese » inutili, controlli delle opere effettuate a difesa del territorio dagli agenti atmosferici e da « calamità » naturali, così ben evidenziati dal « caso Genova ». Infatti l'assestamento e la « regimen-

tazione » territoriale di quella città ha visto affondare nei suoi viadotti, sopraelevate, sotterranee, « coperture » di corsi d'acqua e simili, migliaia di miliardi di lire. Ciò è testimoniato da quei viadotti, sempre in via di riparazione, quei sottopassaggi nemmeno dell'altezza sufficiente per il passaggio dei veicoli di trasporto pubblico delle persone, la copertura dei corsi d'acqua (torrenti Polcevera e Bisagno) senza aver tenuto conto della reale e comunque possibile « portata » del corso che comprendeva anche gli spazi delle aree golenali;

quali siano gli indirizzi politici del Governo in merito ai lavori e opere pubblici, anche in termini di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere stesse, se è possibile che, ad esempio, in provincia di Piacenza la strada statale del Val Nure (statale da oltre un lustro) sia stata interrotta a causa delle recenti calamità atmosferiche nell'abitato di Bettola (Piacenza) e abbia così bloccato la normale circolazione con i comuni di Farini e Ferriere e le frazioni di tutta l'alta valle del Nure, data la dichiarata completa inagibilità del ponte che, a causa del torrente le cui acque da anni scavano sotto il basamento del pilone verso il quartiere San Bernardino, è ormai prossimo al completo e rovinoso crollo. Quel ponte è interdetto anche al passaggio dei pedoni, anche se, sino al momento prima di quella interdizione, era stato caricato dalle « squadre di intervento », agli ordini degli esperti ANAS, di ben tre pesantissimi autocarri industriali, carichi a loro volta di ferro per le « strutture » di emergenza; la vicinanza del Genio Pontieri (di Piacenza) e l'accorrere degli ufficiali responsabili nel pomeriggio dello stesso 25 settembre 1993 aveva fatto sperare che il « ponte di soccorso » potesse, come poteva, essere installato entro le quarantott'ore successive. Così non fu perché era di competenza dell'ANAS anche mettere in opera la eventuale struttura provvisoria o di soccorso;

se si intenda continuare a mantenere una « struttura » ANAS che in oltre un lustro di « carico » della strada statale

della Val Nure mai ha disposto la manutenzione di quel pilone di quel ponte che risultava lesionato da anni, tant'è che da anni la corrente passava addirittura sotto le fondamenta di quel pilone;

cosa intenda fare il Governo per le strutture necessarie per la normale circolazione nella provincia di Piacenza se pure il ponte sulla statale che collega con la Lombardia, il ponte sul Po viene interdetto alla circolazione prima dei veicoli industriali e addirittura a quella veicolare in genere;

se questa è una delle conseguenze del dirottamento per raddoppio delle disponibilità alla Lombardia e della riduzione delle disponibilità a tutte le regioni del Nord d'Italia, Emilia Romagna compresa, come risulta dai conti definitivi del Tesoro, pubblicati in *Gazzetta Ufficiale*, supplemento del 16 marzo 1993 (Lombardia, nel 1991, 36,5 per cento delle risorse rispetto al pagamento di tributi allo Stato per lo stesso anno, Emilia Romagna 72 per cento; per il 1992 Lombardia 77,5 per cento, Emilia Romagna 68 per cento!);

se siano in atto ispezioni o inchieste amministrative per controllare le gravissime responsabilità per le recenti calamità alluvionali, anche in quella sede, dei vertici e uffici ANAS, Genio Civile, Magistrato del Po e se, in merito, siano in corso indagini di polizia giudiziaria o tributaria, procedimenti giudiziari, anche penali, e se i fatti siano noti alla Procura generale presso la Corte dei conti al fine di accertare, perseguire e doverosamente reprimere le evidenti responsabilità anche contabili di questi veri e propri disastri colposi.

(2-01016)

« Tassi, Marengo ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del bilancio e programmazione economica e di grazia e giustizia, per sapere:

se siano a conoscenza che con ordinanza n. 119 del 28 settembre 1993 del

Commissario Liquidatore della Agenzia per il Mezzogiorno, la Ripartizione IV per lo sviluppo industriale è stata articolata in tre unità operative rispetto alle cinque preesistenti con l'utilizzo di personale dirigente diverso da quello precedente. Alla base di questo movimento sussiste, per come recita il provvedimento, il considerato che « il dottor Roberto Gerardino, già designato con l'Ordinanza n. 6, quale dirigente dell'Ufficio di Staff per le agevolazioni alle attività produttive ha manifestato l'intenzione di lasciare il coordinamento della RSI in considerazione di motivate ragioni familiari ».

Sembrirebbe che il dottor Gerardino non abbia mai manifestato l'intenzione di abbandonare il coordinamento RSI né in

forme verbali né tantomeno in forme scritte;

se non ritengano i Ministri in indirizzo che, con tale ordinanza, siano state violate norme del codice penale riguardanti in particolare il falso materiale e ideologico oltre che l'abuso d'ufficio;

se non ritenga, altresì, il Ministro del bilancio, di dover impartire le opportune direttive per evitare il costituirsi di posizioni di privilegio dovute a motivi di odiosa natura clientelare e « familistica » nel passaggio del personale dell'Agenzia ad altre amministrazioni dello Stato che pure si dovrà effettuare.

(2-01017) « Alterio, Piro, Del Bue ».

\* \* \*

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

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

nella zona della Versilia sono state colpite dal maltempo di queste ultime settimane rilevanti attività economiche e strutture comunali come il Palazzetto dello Sport di Viareggio;

particolarmente gli eventi di sabato 2 ottobre hanno danneggiato numerose serre e le colture di vaste aree della campagna circostante Viareggio —:

quali iniziative abbia assunto o intenda assumere il Governo al fine di inserire le zone e le attività colpite dal maltempo nelle provvidenze previste per casi simili. (3-01492)

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

il giorno 1° ottobre 1993 reparti della Polizia di Stato hanno caricato inermi cittadini nel comune di Pomezia responsabili solo di difendere il proprio ambiente, provocando decine di feriti che sono stati ricoverati in ospedale;

un'amministrazione regionale arrogante ed ottusa vuole ad ogni costo, contro la volontà degli abitanti del luogo, realizzare una discarica in un luogo al centro di un'area coltivata e poco distante da un corso d'acqua;

nonostante la sentenza del tribunale della libertà che conferma il sequestro dell'area da adibire a discarica perché inidonea a tale funzione e l'ordinanza del sindaco di Pomezia, il sostituto procuratore della Repubblica di Roma inopinatamente ha dissequestrato la suddetta area;

poiché vi sono in giuoco rilevanti interessi non è improbabile che possa

essere sorto un comitato di affari per la gestione della discarica di Pomezia;

è inconcepibile che le forze di Polizia abbiano caricato e picchino inermi cittadini mandandone molti in ospedale con lesioni gravi, difendendo gli interessi di un privato —:

se non ritenga, dopo aver accertato la gravità dei fatti, di far sospendere l'azione di forza della Polizia di Stato, sollevando altresì dall'incarico il prefetto di Roma che non ha saputo valutare nel giusto modo la situazione nel suo complesso. (3-01493)

**TASSI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

che cosa intenda fare il Governo, segnatamente a mezzo dell'attività dei ministri competenti, anche tramite i loro uffici periferici per i ponti nel Piacentino, posto che oggi il ponte sulla importantissima via Emilia, il ponte sul Po tra Piacenza-Milano, così come il ponte sulla strada statale della Val Nure — per difetto di normale manutenzione e controlli sono pressoché inagibili (quello di Bettola-Piacenza è già chiuso al traffico bloccando la comunicazione con l'alta Valle; quello di Piacenza è a rischio della chiusura totale essendo già interdetto all'uso del traffico pesante !).

L'interrogante si domanda come mai sia possibile che ciò avvenga per importantissime vie di comunicazioni come quelle indicate e a che cosa serva sia l'attività dell'ANAS come degli uffici del genio civile, se si può arrivare alle soglie del duemila in queste condizioni !;

che cosa intenda fare urgentemente il Governo in merito;

se, in merito, siano in atto rigorose ispezioni e inchieste amministrative per individuare le immancabili responsabilità nonché indagini di polizia giudiziaria e tributaria per valutare le evidenti omissioni, anche in atto d'ufficio, sotto l'aspetto

penale e se i fatti siano noti alla Corte dei conti per la individuazione delle responsabilità contabili. (3-01494)

SOLAROLI, TURCI e CAMPATELLI. — Al Ministro delle finanze. — Per sapere — premesso che:

il Ministero delle finanze delega all'esterno alcune attività, tra cui la riscossione dei tributi erariali e locali;

tale servizio costa allo Stato mille miliardi, a cui bisogna aggiungere altri 700 a carico dei contribuenti;

a beneficiare di questo fiume di denaro sono le concessionarie, le ex esattorie, tra cui alcune aziende di credito incaricate della riscossione;

il servizio è tutt'altro che soddisfacente, e la riforma introdotta il 1° gennaio 1990 che ha coinvolto l'intero settore, con l'intento di migliorare l'efficienza del servizio della riscossione, ridurre gli scostamenti, spesso eccezionalmente elevati, tra i dati degli accertamenti e quelli degli incassi e ottenere consistenti economie di spesa, non ha tutt'oggi conseguito gli obiettivi auspicati;

nonostante l'idonea capitalizzazione (200 miliardi, escluse le gestioni bancarie dirette) investimenti dell'ordine di 500 miliardi e i circa 14.000 dipendenti, l'intero settore soffre di un disequilibrio economico valutabile in circa 800 miliardi annui;

dal 1989 ad oggi, il comparto ha registrato non meno di 2.500 miliardi di deficit al lordo delle forme di ripianamento pubblico; secondo i rilievi effettuati dalla Corte dei conti i ricavi coprono appena il 58 per cento dei costi effettivi;

per « compensare » l'inadeguatezza dei volumi di tributi riscossi a fronte di elevati costi per attrezzature tecniche, personale e dotazione informatica e l'aggravio finanziario derivante dalla necessità di onorare « l'obbligo del riscosso per non riscosso » lo Stato ha introdotto il cosiddetto « ristoro »;

con una contribuzione a favore dei concessionari parametrata per un terzo sugli abitanti, per un terzo sulle operazioni, per un terzo sui costi del personale e con l'aggiunta della lettera d) all'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 43/1988, che prevede una sorta di rimborso per le spese « di struttura » delle aziende, si è cercato di sanare i bilanci dei concessionari con trasferimenti statali proporzionali alla spesa storica;

l'istruttoria effettuata dalla Corte dei conti per riferire sulla funzionalità globale del servizio ha rilevato che 62,8 per cento dei costi totali (1.066 miliardi su un totale di 1.697) sono assorbiti da oneri per il personale;

il costo medio annuo per addetto risulta addirittura di 86 milioni, con valori unitari medi compresi fra i 50 milioni per il personale ausiliario: 66 unità al 31 dicembre 1992, ed i 324 milioni (per i dirigenti: 59 unità al 31 dicembre 1992);

il settore, che registra un disequilibrio economico annuo non inferiore agli 800 miliardi e un deficit accumulato, al netto delle forme di ripianamento pubblico, pari a 2.500 miliardi, sostiene pertanto oneri per solo 59 dirigenti pari a 20 miliardi all'anno;

osserva la Corte dei conti che la situazione appare « di difficile inserimento in un contesto di razionalità economica »;

la vigilanza nei confronti dei concessionari della riscossione dovrà essere svolta in via straordinaria dalla nuova direzione centrale, su espressa richiesta del capo del dipartimento —:

se non ritenga che il sistema del cosiddetto « ristoro » costituisca l'ennesimo meccanismo « assistenziale » dello Stato nei confronti di privati concessionari di un pubblico servizio, introducendo un vero e proprio disincentivo all'efficienza, alla riduzione dei costi, all'innovazione e alla razionalità del servizio;

le ragioni degli esorbitanti compensi corrisposti al personale dei vari profili professionali, in particolare dei dirigenti;

quali i motivi che giustifichino l'intervento dello Stato nel ripianamento dei disavanzi delle aziende della concessione, che sembrano non nutrire alcuna preoccupazione per sani criteri di economicità ed efficienza, soprattutto nella gestione del personale;

perché, quando è stato necessario provvedere al commissariamento, sono stati nominati commissari governativi gli stessi soggetti giuridici commissariati;

se non ritenga opportuno provvedere al commissariamento ovvero all'interruzione del servizio, quando si verificano gravi violazioni delle clausole della convenzione-tipo, in particolare l'obbligo di attenersi alle istruzioni del Servizio centrale e l'obbligo di fornire al Servizio centrale, con cadenza quadrimestrale, tutti i dati significativi per la verifica dell'andamento della gestione, con particolare riferimento ai costi effettivamente sostenuti raffrontati ai ricavi realizzati;

ovvero, quando siano evidenti gravi diseconomie di gestione, per elevati scostamenti tra i dati degli accertamenti e quelli degli incassi dei tributi, e per evidenti irrazionalità nella gestione del servizio;

se intendano introdurre elementi idonei di concorrenzialità, attraverso un'adeguata deregolamentazione del sistema che preveda l'attribuzione a regioni ed enti locali della facoltà di individuare il soggetto della riscossione, tra quelli indicati dall'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 1988, n. 43, che offra il servizio migliore e le condizioni più favorevoli, e che rispetti criteri della migliore efficienza, economicità e produttività della gestione, tenuto conto del numero dei contribuenti e dell'ammontare totale delle entrate riscuotibili. (3-01495)

PAPPALARDO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per conoscere, premesso che:

recentemente il Consiglio superiore delle Forze armate, presieduto dal Ministro della Difesa, riunitosi per trattare lo specifico argomento, ha criticato aspramente il testo unificato approvato unanimemente dal Comitato ristretto della Commissione Difesa in materia di rappresentanza militare;

quel che è peggio, ha deciso di coordinare un'azione di protesta nei confronti delle decisioni del Parlamento, utilizzando anche gli organi di stampa;

il 3 ottobre 1993 il giornalista Indro Montanelli, dimostrando ad avviso dell'interrogante un'arroganza neofascista e come ponendosi al servizio dei Servizi segreti più o meno occulti e degli Stati maggiori militari, sembra aver raccolto l'invito, attaccando il Parlamento, in un modo che l'interrogante considera ignobile e offendendo l'interrogante attribuendogli, ciò che non risponde al vero, di essere l'ispiratore di un disegno di legge di riforma della rappresentanza militare che non è invece condiviso da tutte le forze politiche, della maggioranza e dell'opposizione;

il comportamento di generali felloni e di giornalisti prezzolati può considerarsi, ad avviso dell'interrogante, un vero e proprio atto golpista contro le istituzioni della Repubblica e contro la democrazia, nel momento in cui si colpisce la volontà del Parlamento di concedere maggiori spazi operativi ai Cocer delle Forze Armate preposti per legge alla tutela degli interessi economici dei propri colleghi —;

se non ritiene opportuno riferire con immediatezza sulle motivazioni che hanno indotto il Ministro della Difesa e i Capi di Stato maggiore militare a schierarsi contro le decisioni del Parlamento;

se non ritenga che sia iniziato nel nostro Paese un golpe strisciante ad opera di talune forze che intendono destabilizzare l'ordinamento democratico della Repubblica;

se non ritenga che sia necessario assumere urgenti provvedimenti non esclusa la destituzione, nei confronti di

tutti coloro che hanno partecipato alla riunione del Consiglio superiore delle Forze armate. (3-01496)

PAPPALARDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli esteri.*  
— Per conoscere, premesso che:

i gravi fatti accaduti in Russia fanno intendere che non solo in quel Paese, ma in

tutt'Europa, si vive un clima di grande emotività e di instabilità;

gli avvenimenti in Russia sono commentati dalla stampa nazionale senza la dovuta obiettività e comunque nascondendo le loro reali cause —:

se non ritiene di riferire immediatamente su quanto realmente sta accadendo in Russia e sulle eventuali implicazioni a carattere internazionale. (3-01497)

\* \* \*



**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

**MAZZETTO.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

il concorso ordinario per insegnanti nelle scuole medie superiori, bandito nel 1990, si è concluso nella regione Veneto, ben tre anni dopo, a causa di lungaggini inammissibili e immotivate nel lavoro di alcune Commissioni esaminatrici;

che una tale diluizione dei tempi concorsuali non ha però prodotto soltanto un ingente aumento della spesa pubblica; ma ha prodotto, e ciò è cosa ben più grave, una disparità « incostituzionale » del trattamento riservato ai vincitori che si legge così:

1) chi ha avuto la « fortuna » di essere stato esaminato da Commissioni che hanno terminato le operazioni di concorso entro il 31 agosto 1992, ha avuto riconosciuto il suo sacrosanto diritto di entrare in ruolo e di lavorare sin dall'anno scorso;

2) altri vincitori, la cui assunzione è stata rinviata per il grave ritardo del lavoro di altre Commissioni, sono stati ripetutamente illusi per dei mesi: anche se in ritardo — affermava il Ministro Jervolino in più di un documento — il loro diritto acquisito sarebbe stato certamente rispettato e le nomine sarebbero comunque state effettuate con l'apertura dell'anno scolastico, ormai già iniziato;

con settembre è giunta la sorpresa. Quel « diritto » conquistato con anni di fatica e di studio non esiste più, in quanto le assunzioni sono bloccate presso il Provveditorato di Venezia —:

se intenda evitare che quel diritto maturato con lo stesso concorso sia riconosciuto ad alcuni e negato ad altri che per cause dipendenti esclusivamente dalla amministrazione si ritrovano ora senza quel

posto di lavoro che credevano guadagnato dopo una dura selezione e che di conseguenza gli spettava;

se intenda disporre indagini sulle responsabilità di diversa natura in merito ai ritardi nella procedura degli esami, di cui risponde l'ex Sovrintendente scolastico ed attuale Provveditore agli Studi di Venezia, la dottoressa Gabriella Petrella. (5-01666)

**MELILLA, ENRICO TESTA, DI PIETRO e STANISCIÀ.** — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che in Abruzzo la Giunta regionale e in particolare l'assessore regionale competente stanno portando avanti un inaudito attacco ai parchi nazionali del Gran Sasso-Monti della Laga e della Maiella attraverso una strumentale quanto tardiva proposta di ulteriore ripermetrazione provvisoria dei suddetti Parchi con l'obiettivo ormai chiaro di ritardare *sine die* la istituzione degli Enti parchi e la erogazione dei finanziamenti del 1993 —:

se non intenda istituire invece immediatamente i comitati di gestione previsti dalla legge n. 394 del 1991, per i parchi nazionali del Gran Sasso e della Maiella ed erogare ad essi i finanziamenti previsti per il 1993 anche al fine di intervenire positivamente per la promozione socio-economica delle zone montane abruzzesi colpite da una grave crisi economica e occupazionale. (5-01667)

**POLI BORTONE.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se non ritenga che all'interno delle aree di crisi da individuare in Puglia non debba essere indicato prioritariamente il Salento in considerazione, fra l'altro, delle migliaia di lavoratori in cassintegrations (Fiat, Rebin, Palumbo, piccole e medie imprese in genere), della cancellazione di oltre due mila ditte artigiane dalla Camera di commercio di Lecce, della pesantissima crisi dell'Agricoltura. (5-01668)

**POLLI, FRAGASSI e METRI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

in data 30 settembre 1993, veniva arrestato per detenzione e porto illegale d'armi Vincenzo La Colla, appuntato dei carabinieri di Trapani, trovato in possesso di una quantità ingente di armi tra cui mitra, fucili e bombe a mano del tipo in dotazione all'esercito;

l'insospettabile graduato dei carabinieri è sotto inchiesta poiché con forti probabilità trattasi di persona alleata della mafia e precisamente è sospettato di essere un armiere delle cosche di Alcamo;

l'episodio assume una connotazione ancora più grave se si pensa che in passato

il militare La Colla aveva fatto parte della scorta assegnata alla Senatrice Vincenza Bono Parrino all'epoca Ministro per i beni culturali —:

qualora quanto esposto dovesse corrispondere al vero, come sia stato possibile che ciò sia potuto accadere;

come mai i severi controlli e verifiche predisposti sugli aspiranti carabinieri prima dell'arruolamento non vengano esercitati anche in seguito per accertare che le caratteristiche di moralità e di correttezza dei singoli non vengano meno;

se alla luce di quanto accaduto non si ritenga opportuno effettuare più approfondite verifiche all'atto della selezione degli uomini di scorta ai Ministri. (5-01669)

\* \* \*

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**LUIGI ROSSI.** — *Al Ministro dei trasporti e della marina mercantile.* — Per sapere:

i motivi per i quali solo ad una parte dei pescatori di Goro (Ferrara), collegata ad organizzazioni di ispirazione comunista, siano stati devoluti i contributi previsti per la moria delle vongole. Infatti la grande maggioranza di essi è stata esclusa. Questa discriminazione conferma da parte delle autorità governative e locali la precisa volontà di favorire solo alcuni privilegiati, in netto contrasto con le disposizioni per i risarcimenti destinati a sovvenire calamità naturali. Moltissimi pescatori di Goro danneggiati dalla moria delle vongole hanno inoltrato molteplici istanze, senza ottenere mai nessuna risposta. Tale comportamento da parte delle autorità competenti sembra ispirato ad un deliberato ostruzionismo nei confronti di moltissimi aventi diritto;

se il Governo intenda intervenire immediatamente eliminando ogni disparità provvedendo con la massima urgenza alla devoluzione delle somme destinate al risarcimento di tutti i pescatori di Goro che traggono i mezzi per la loro esistenza dagli allevamenti di vongole e dalla pesca;

se intenda intervenire per quanto di competenza sulle autorità locali affinché garantiscano a tutti i pescatori, indistintamente, il libero esercizio delle proprie attività, senza dar luogo a particolari favoritismi illegittimi e pregiudiziali.

(4-18270)

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

da molto tempo i residenti ed i commercianti torinesi della zona Nizza-S. Salvario rivolgono alle competenti autorità

appelli e denunce per segnalare la situazione di invivibilità venutasi a determinare in questo quartiere e più precisamente nella zona circostante il tratto iniziale di via Nizza nei pressi della stazione centrale di Porta Nuova;

in tale zona centrale di Torino le dimensioni dello spaccio di stupefacenti e di altre attività criminose, accentuate dalla presenza stabile di migliaia di extracomunitari irregolari, ha ormai superato il livello di guardia;

il significativo e preoccupante precedente di Genova lascia intravedere la possibilità che anche a Torino residenti e commercianti si vedano costretti ad auto-organizzare la propria difesa dall'assalto della criminalità —:

se non intenda istituire con la massima urgenza un presidio delle Forze dell'ordine operante 24 ore su 24 nel primo tratto di via Nizza a tutela della tranquillità e della sicurezza diurna e notturna degli onesti residenti e commercianti della zona di via Nizza-S. Salvario della città di Torino. (4-18271)

**PECORARO SCANIO.** — *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il consiglio comunale di Seminara è stato sciolto il 30 settembre 1991 con decreto del Presidente della Repubblica n. 231 ai sensi della legge 22 luglio 1991, n. 221;

dopo lo scioglimento è indispensabile prevedere decise azioni delle forze dell'ordine e degli organi giudiziari per smantellare le organizzazioni malavitose operanti nel territorio ed i loro legami anche nella burocrazia comunale;

per realizzare una vera azione di risanamento sociale è necessario prevedere particolari interventi per l'occupazione e per il potenziamento dei servizi (scuola, assistenza, formazione...) nei comuni interessati dai suddetti provvedimenti —:

dal Ministro dell'interno:

se i rapporti dei commissari di gestione del comune di Seminara hanno provveduto alla risoluzione di tutti i contratti sospetti, alla verifica, alla denuncia e alla sospensione dei dipendenti comunali risultati collegati alla malavita; all'adozione di quei provvedimenti regolamentari e organizzati per garantire la massima trasparenza delle future gestioni;

se abbia potenziato l'attività di polizia nel territorio del comune di Seminara dopo lo scioglimento del consiglio comunale e quali esiti abbia tale azione contro la malavita organizzata;

se siano stati previsti stanziamenti adeguati per l'attività dei commissari al fine di adottare misure organizzative anticamorra, ad esempio uffici per la trasparenza amministrativa;

dal Ministro del lavoro se abbia predisposto precise azioni per incentivare l'occupazione nei comuni interessati da provvedimenti di scioglimento del consiglio comunale ed in ogni caso quali siano i progetti occupazionali preparati o approvati in relazione al comune di Seminara.

(4-18272)

MACERATINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

presso la Soc. Duplo ex Calzaturificio di Latina sussiste ancora una grave tensione fra i lavoratori, 200 dei quali sono senza stipendio da tredici mesi;

nonostante la delibera del CIPE del 25 marzo 1992 che riprendeva una proposta di soluzione globale della controversia così come menzionata nella nota ministeriale prot. 5027/5/92 a tutt'oggi la situazione è rimasta assolutamente immobile ed appare evidente che l'accordo fra i Sindacati della Triplice e la GEPI è servito fino a questo momento solo ad assicurare il reimpiego totale di iscritti alla Triplice e stretti parenti, mentre la massa dei lavoratori continua a restare senza lavoro

e senza stipendio, né appaiono realizzati i concetti di mobilità del personale e di cassa integrazione guadagni straordinaria che pure erano contenuti nell'accordo in parola —:

quali urgenti provvedimenti il Ministro interrogato intenda assumere perché gli impegni a suo tempo presi nei confronti dei lavoratori vengano finalmente rispettati e, più in generale, cosa intenda fare il Governo per intervenire positivamente in una situazione che vede i lavoratori della Duplo ormai oltre il limite della sopportazione. (4-18273)

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

in data 31 marzo 1993 — a seguito della gara d'appalto concernente forniture alimentari agli Istituti di prevenzione e pena, indetta con bando del 18 febbraio 1993 per i lotti 44 e 46 (carceri di Brescia, Verziano e Cremona) — il provveditorato regionale dell'amministrazione penitenziaria di Milano, nella persona del dottor Giuseppe Cangemi, ritenendo l'offerta della Ditta D.A.C. di Giuseppe Scuola con sede in Flero (Brescia) più conveniente rispetto alle altre, stipulava con essa il contratto di fornitura;

la partecipante seconda classificata, la s.a.s. Bernabé con sede in Cremona, il 2 aprile 1993 presentava ricorso al Ministro di grazia e giustizia eccependo la illegittimità dell'aggiudicazione, in quanto la sunnominata D.A.C. non sarebbe stata in possesso dei requisiti necessari per partecipare alla gara, avendo il titolare della stessa riportato due condanne penali;

a seguito del ricorso (accolto) il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, Ufficio centrale dei beni e servizi, con decreto 12 agosto 1993 annullava la precedente aggiudicazione effettuata dal provveditorato di Milano a favore della D.A.C. il 27 marzo 1993 e, conseguentemente, dichiarava aggiudicataria la s.a.s. Bernabé;

tale ricorso non è mai stato notificato né comunicato alla D.A.C., né il Ministero ha provveduto a tale doveroso atto, essendosi invece limitato ad inviare alla D.A.C. un telegramma nel quale si avvertiva soltanto che la procedura di aggiudicazione era in fase di verifica senza però specificare per quali motivi, togliendo così a questa il giusto diritto di difendersi partecipando al procedimento, e producendo così una grave violazione del principio del contraddittorio che da solo basterebbe a censurare il provvedimento in questione;

contraddittorie e poco chiare appaiono le motivazioni e i riferimenti a leggi e regolamenti, tali che difficile appare ricostruire l'iter logico seguito dal Ministero, né individuare quale disposizione si sia ritenuto di applicare, se si considera, ad esempio, che il Ministro, dopo aver ritenuto sussistente un potere discrezionale da parte del provveditore di Milano per non aver escluso la D.A.C. dalla gara, pur valutando il certificato del Casellario Giudiziale da questa presentato, subito dopo ne censura il comportamento perché i reati sarebbero stati « sicuramente incidenti sulla moralità professionale dell'impresa »;

questi reati, enormi evidentemente nel giudizio del Ministro, o di chi per lui, erano:

un decreto con multa di lire 150.000 del 1980 per non aver tenuto in modo regolamentare i registri di carico/scarico della margarina, già coperto comunque da riabilitazione e quindi non riferibile fra le motivazioni come invece ha fatto il Ministro nel provvedimento, con palese violazione dell'articolo 178 del codice penale e conseguente lesione del diritto di reinserimento sociale;

un decreto con multa di lire 200.000 del 1988, perché in qualità di proprietario di un autocarro, entrava in concorso con il conducente dello stesso, il quale aveva dimenticato in ditta l'autorizzazione al trasporto merci. Tale multa, fra l'altro, era stata prontamente pagata dal titolare della D.A.C. il quale però, rite-

nendo con ciò di esaurire il suo dovere — data la minima entità della multa — aveva trascurato, non essendo esperto di cavilli legali, di proporre opposizione al decreto;

se si considera che: né la legge n. 354 del 1975, né il regolamento penitenziario contengono disposizioni di sorta sulle procedure di ammissione agli appalti di forniture per alimenti alle carceri, e solo il Capitolato d'oneri testualmente recita « non possono partecipare alle aste coloro che siano stati condannati per delitto non colposo contro la personalità dello Stato, contro la pubblica amministrazione e contro l'Amministrazione della giustizia e coloro che abbiano riportato condanna penale di durata non inferiore a tre anni per delitto non colposo » si può vedere quanto terribilmente offensivo del senso di giustizia e dignità del cittadino, nonché di fiducia nelle istituzioni, sia defraudare un lavoratore di un diritto acquisito vincendo una leale competizione e, soprattutto, vedersene privare nonostante questo fosse sancito in un contratto già posto in essere, con le conseguenze economiche e morali immaginabili;

è superfluo a questo punto, dopo una tale violazione del diritto costituzionale al lavoro, elencare le altre, quali il difetto di motivazione, la falsa applicazione di legge, l'illegittimità dell'annullamento ministeriale, la nominata violazione dell'articolo 178 del codice penale l'eccesso di potere con sviamento e travisamento dei fatti, l'illogicità manifesta, la violazione dell'articolo 4 del bando d'avviso di gara, secondo il quale, in caso di incapacità dell'appaltatore, a questo doveva succedere il supplente dallo stesso nominato;

devono essere ben considerate le gravissime conseguenze alle quali verrebbe esposto un lavoratore per l'uso pretestuoso di illeciti che né la giustizia, né il semplice buon senso comune potrebbero ritenere « sicuramente incidenti sulla moralità professionale dell'impresa » —:

quali provvedimenti intenda prendere il Ministro per riparare a questo gravis-

simo torto subito da un cittadino, magari a causa di funzionari troppo « zelanti »;

se, tutto quanto sopra considerato, non intenda pervenire a una revoca del provvedimento posto in essere o, almeno, dar luogo a una sospensione della stipula del nuovo contratto con la ditta seconda aggiudicataria, in attesa del pronunziamento del giudice amministrativo (TAR Lombardia) investito della vicenda.

(4-18274)

**PECORARO SCANIO.** — *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il consiglio comunale di Sant'Antimo è stato sciolto il 30 settembre 1991 con decreto del Presidente della Repubblica n. 231 ai sensi della legge 22 luglio 1991 n. 221;

dopo lo scioglimento è indispensabile prevedere decise azioni delle forze dell'ordine e degli organi giudiziari per smantellare le organizzazioni malavitose operanti nel territorio ed i loro legami anche nella burocrazia comunale;

per realizzare una vera azione di risanamento sociale è necessario prevedere particolari interventi per l'occupazione e per il potenziamento dei servizi (scuola, assistenza, formazione...) nei comuni interessati dai suddetti provvedimenti —:

dal Ministro dell'interno:

se i rapporti dei commissari di gestione del comune di Sant'Antimo hanno provveduto alla risoluzione di tutti i contratti sospetti, alla verifica, alla denuncia e alla sospensione dei dipendenti comunali risultati collegati alla malavita; all'adozione di quei provvedimenti regolamentari e organizzati per garantire la massima trasparenza delle future gestioni;

se abbia potenziato l'attività di polizia nel territorio del comune di Sant'Antimo dopo lo scioglimento del consiglio comunale e quali esiti abbia tale azione contro la malavita organizzata;

se siano stati previsti stanziamenti adeguati per l'attività dei commissari al fine di adottare misure organizzative anticamorra, ad esempio uffici per la trasparenza amministrativa;

dal Ministro del lavoro se abbia predisposto precise azioni per incentivare l'occupazione nei comuni interessati da provvedimenti di scioglimento del consiglio comunale ed in ogni caso quali siano i progetti occupazionali preparati o approvati in relazione al comune di Sant'Antimo.

(4-18275)

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

da notizie apparse sugli organi di stampa si rileva la candidatura del Subcommissario al personale del comune di Napoli, professor Sergio Sciarelli, alla carica di sindaco della città;

appare illegittimo che si possa contemporaneamente concorrere per la carica di sindaco e occupare un ruolo all'interno dell'amministrazione straordinaria del comune stesso —:

se non ritenga di dover configurare una sostanziale incompatibilità della candidatura del professor Sciarelli con il suo ruolo di Subcommissario. (4-18276)

**PAPPALARDO.** — *Ai Ministri di grazia e giustizia e della sanità.* — Per conoscere — premesso che:

secondo notizie pervenute all'interrogante, il dottor Di Paola Massimo, nonostante rinviato a giudizio dal pubblico ministero dottor Achille Toro (che avrebbe subito, secondo tali notizie, precise pressioni a favore del Di Paola Massimo) per omicidio colposo, avrebbe contemporaneamente partecipato, vincendolo, ad un concorso per primario chirurgo;

il dottor Di Paola, in permesso per malattia concesso dall'Ospedale di Bracciano, avrebbe esercitato contemporaneamente presso la clinica Ars-Medica;

lo stesso, per tale motivo sarebbe stato denunciato al pubblico ministero dottor De Gasperis del Tribunale Penale di Roma, ad opera dei Carabinieri di Bracciano;

egli lascerebbe operare presso la camera operatoria del suddetto nosocomio personale senza alcun titolo;

risulta all'interrogante che sarebbero state presentate denunce nei confronti del pubblico ministero dottor Serrao e del GIP dottor D'Onghia della Pretura penale di Roma;

quali, secondo il denunciante, avrebbero avuto il fine di archiviare legittime denunce (suffragate da numerosi documenti e testimonianze probatorie) contro il citato dottor Di Paola Massimo, e per questo sarebbero stati denunciati alle Autorità competenti;

il denunciante di quanto sopra sarebbe stato fatto oggetto, poco prima delle denunce, di tentato omicidio con mezzo subdolo ed insidioso già documentatamente e regolarmente denunciato alle Autorità competenti —;

se quanto sopra risponda o meno a verità;

quali siano, in caso positivo, i provvedimenti adottati per la parte di rispettiva competenza. (4-18277)

**GASPARRI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, della difesa e delle finanze.* — Per sapere:

se rispondano o meno al vero le notizie pervenute all'interrogante secondo le quali il sovrintendente della Polizia di Stato Giacomo Vitale, già comandante della scorta di un ministro della Repubblica, sarebbe proprietario di ingenti beni e conduttore di un tenore di vita troppo altisonante per un operatore di Polizia con uno stipendio che si aggira intorno ai due milioni di lire al mese;

se risulti o meno che lo stesso sia stato o sia tuttora proprietario di una

grossa villa nelle campagne di Grottaglie (TA), di una grossa motobarca e di una o più autovetture Mercedes del costo di oltre 50 milioni l'una;

se risponda o meno al vero che attualmente il Vitale presterebbe servizio presso il Sisde;

se, risultando vero quanto sopra, non intendano immediatamente avviare, avvalendosi dell'opera del Nucleo centrale di polizia tributaria della Guardia di finanza, apposita inchiesta al fine di accertare quali siano i reali beni mobili e immobili acquisiti dal Vitale e dai suoi diretti familiari con decorrenza dall'inizio della sua attività di comandante di scorta di un ministro della Repubblica;

quale sia attualmente la qualifica del Vitale e dove presti realmente servizio;

quali provvedimenti si intendano adottare in merito alle risultanze dell'inchiesta. (4-18278)

**MATTEJA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — premesso che:

stanno per essere attuati i provvedimenti finanziari a favore delle aree del Nord Italia colpite dalle recenti alluvioni;

questi provvedimenti risultano completamente inadeguati ai reali danni provocati, sia alle infrastrutture che alle attività produttive;

solo in Piemonte i danni ammontano a quasi 1.000 miliardi;

risulta oltretutto che, delle scarse risorse stanziare dal Governo, parecchi miliardi sono di difficile reperimento nell'immediato;

le attività produttive danneggiate da questi eventi, che, anch'esse, hanno immediata necessità di denaro per il ripristino delle attrezzature andate distrutte, non sono praticamente state prese in considerazione;

i Sindaci stanno assegnando lavori in emergenza ad imprese per il ripristino delle strutture indispensabili, giocando sulla loro pelle, in quanto non hanno le relative coperture finanziarie;

le risorse disponibili non sono sufficienti —:

quali azioni ulteriori ed immediate il Governo intenda intraprendere affinché possano essere resi disponibili i capitali necessari per:

ricostruire completamente le infrastrutture distrutte o danneggiate;

finanziare le imprese che hanno subito danni alle attrezzature con conseguente blocco della produzione;

rimborsare i privati dei danni subiti. (4-18279)

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

sono in corso da tempo gli invasi sperimentali sulla diga sul torrente Ingagna a Mongrando in provincia di Vercelli;

le risultanze dei primi invasi sperimentali sono essenziali per verificare il grado di sicurezza della diga —:

quali siano tali risultanze;

quale sia il livello di tenuta del parametro a monte costruito in calcestruzzo e verificabile nei cunicoli di ispezione, nonché la tenuta del setto impermeabile compreso tra la parte in calcestruzzo e la parte in materiale sciolto;

se il Servizio dighe sia stato informato circa l'esito di questi primi invasi spuntali e quali sono le soluzioni tecniche che si ritiene di dover adottare per garantire la sicurezza dell'invaso qualora tali risultanze fossero state negative. (4-18280)

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

che a Catania è ormai in atto una vera e propria strategia del terrore che, dopo l'attentato contro i Carabinieri di Gravina, è diventata sempre più minacciosa;

che gli episodi dei giorni scorsi (la falsa bomba davanti agli uffici della Dia, gli attentati a cui sono miracolosamente scampati il sovrintendente Vono e l'ispettore Cuffari, entrambi in servizio presso la Questura etnea; le continue telefonate che minacciano stragi e attentati) sono un'inequivocabile conferma del clima in cui operano le forze dell'ordine del capoluogo siciliano;

che secondo notizie di stampa, un pentito avrebbe parlato di un prossimo attentato mafioso contro le forze di Polizia, ancora più drammatico negli esiti, di quello compiuto contro i Carabinieri di Gravina —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per prevenire possibili attentati contro obiettivi a rischio a Catania e provincia, e se non intenda riferire alla Camera sulle indagini in corso a Catania e la valutazione che il Governo dà degli episodi delittuosi sopra citati. (4-18281)

**MACERATINI e MARENCO.** — *Ai Ministri della difesa e dei trasporti e della marina mercantile.* — Per sapere — premesso che:

la legge 10 maggio 1983, n. 212 ha istituito nel titolo V, articolo 53, i ruoli tecnico-amministrativi tra cui il ruolo del Corpo Unico degli Specialisti della Marina Militare suddiviso in sottoruoli (vedi decreto ministeriale — Difesa — 24 marzo 1986) consistenti in nautico, telecomunicazioni, scoperta, macchine, armi, elettrotecnico, logistico e porti, ruolo del quale entrano a far parte, previo concorso a titoli ed esami, Sottufficiali delle varie categorie e specialità;

la legge 6 agosto 1991, n. 255 «Potenziamento degli organici delle Capitane-



rie di Porto », ha istituito il ruolo ufficiali specialisti del Corpo delle Capitanerie di Porto;

con decreto ministeriale (Difesa) 7 maggio 1992 il sottoruolo « porti » è stato scorporato dal Corpo Unico Specialisti della Marina Militare perché confluito nel Ruolo degli Ufficiali Specialisti del Corpo delle Capitanerie di Porto previsto dall'articolo 6 della legge n. 255 del 1991;

la legge 16 aprile 1973, n. 174, che regola le denominazioni di tutti i gradi dei Corpi della Marina ivi compreso il Corpo delle Capitanerie di Porto, prevede per questi Ufficiali l'assunzione dopo il grado della sigla (CP);

le norme regolamentari prevedono che l'Ufficiale venga identificato con grado, corpo, stato e ruolo (es: Capitano di Vascello del Corpo Commissariato: C.V. (CM) Spem, oppure C.F. (CM) Spers, ecc.);

l'Ispettorato Generale delle Capitanerie di Porto, con nota del dicembre 1991 diretta allo Stato Maggiore della Marina Militare in applicazione della legge 5 maggio 1991, ha comunicato che gli Ufficiali del Corpo unico Specialisti M.M. sottoruolo porti, confluiti nel Ruolo Unico Specialisti delle Capitanerie di Porto, avrebbero assunto la sigla (CP) rus, pur rimanendo nei confronti degli Ufficiali del predetto ruolo, lo status del ruolo (CS) della Marina Militare;

Maristat in risposta alla nota dell'Ispettorato Generale, interpretando erroneamente l'articolo 6 della legge n. 255 del 1991, non autorizzò l'adozione della sigla (CP) rus;

il FOM n. 43 del 27 maggio 1992, all'articolo 1 recita: « La legge n. 255 del 1991 ha istituito il ruolo degli Ufficiali specialisti del Corpo delle Capitanerie di Porto, nel quale confluiscono gli ufficiali del corpo unico specialisti della Marina Militare, sottoruolo porti, di cui al decreto del Ministero della Difesa del 24 marzo 1986. Per il futuro, l'indicazione di ciascun grado del predetto ruolo (capitano di corvetta, tenente di vascello, sottotenente di

vascello) dovrà essere completata dalla sigla (SP) ("Specialisti Porti"); la sigla (CS) dovrà essere utilizzata per i gradi del Corpo unico specialisti della Marina Militare (CUSMM) ». La disposizione di cui si fa cenno non prevede dunque l'indicazione della sigla CP che indica l'appartenenza dell'Ufficiale al proprio corpo, in contrasto alla legge 16 aprile 1973, n. 174;

recentemente la Corte dei Conti ha restituito, con « rilievo » all'Amministrazione Difesa - Maripers, alcuni decreti di promozione riguardanti n. 4 ufficiali del predetto ruolo (Ruolo ufficiali specialisti delle Capitanerie di Porto), che tra l'altro sono firmati di concerto con il Ministro della marina mercantile, avendo il corpo delle Capitanerie di Porto dipendenza funzionale da tale Ministero, perché l'identificazione degli ufficiali in parola è sprovvista dell'indicazione del Corpo di appartenenza CP (Capitanerie di Porto);

la stessa AD (MARIPERS) ha ritrasmesso, senza tener conto del rilievo alla stessa Corte dei Conti, l'Atto Amministrativo ribadendo motivi giuridicamente assurdi e non osservando quanto esplicitamente previsto dall'articolo 6 della più volte citata legge n. 255 del 1991, nonché le altre disposizioni di legge che regolano lo status degli Ufficiali delle Forze Armate -;

se ritengano opportuno dare alle Direzioni competenti disposizioni affinché rimuovano le assurde prevenzioni ed inadempienze nei confronti della nuova Categoria degli Ufficiali del ruolo Unico Specialisti del Corpo delle Capitanerie di Porto in attuazione all'articolo 6 della legge n. 255 del 1991, ed alle disposizioni citate in premessa, completando l'identificazione con la sigla (CP) rus;

se non ritengano altresì di dover provvedere inoltre ad aggiornare i decreti respinti dalla Corte dei conti e ad estendere l'atto a tutti gli Ufficiali appartenenti al Ruolo in questione. (4-18282)

PASETTO. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere - premesso:

che per la città di Venezia sono state indette le elezioni per il rinnovo del Consiglio comunale che si dovrebbero tenere nel novembre prossimo;

che, nel frattempo, è stato confermato dal Consiglio di Stato che, sempre nel comune di Venezia, si dovrà tenere un referendum attraverso il quale i cittadini del comune dovranno pronunciarsi sulla richiesta divisione in tre del comune: Venezia, Mestre, Cavallino-Treporti;

che è di tutta evidenza che sia indispensabile attendere l'esito di tale referendum prima di tenere le elezioni amministrative, in quanto se i cittadini veneziani si pronunciassero favorevolmente sulla richiesta separazione sarebbe quantomeno logico ed opportuno procedere successivamente ad elezioni amministrative per ciascuno dei tre nuovi comuni —;

se non ritenga, con estrema urgenza, provvedere alla sospensione delle elezioni amministrative già indette al fine di permettere la celebrazione del referendum sopra indicato, attendendo l'esito dello stesso prima di decidere in merito alla celebrazione delle elezioni per il rinnovo del Consiglio comunale di Venezia. (4-18283)

RAMON MANTOVANI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

all'Ansaldo di Milano durante un blocco sindacale della portineria ci sono stati gravi incidenti fra i lavoratori ed i dirigenti dello stabilimento;

l'episodio è indice del forte clima di tensione che si registra all'Ansaldo dove la Federazione Lavoratori Metalmeccanici Uniti è impegnata in una battaglia per ottenere il diritto a non essere discriminata come forza sindacale —;

se il Ministro non intenda intervenire perché nelle fabbriche sia garantita la rappresentatività delle forze dei lavoratori. (4-18284)

RAMON MANTOVANI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

se risulti vero che a Genova una lavoratrice che ha denunciato alla USL locale le condizioni disastrose del suo ufficio coibentato con lana di vetro, ha ricevuto una lettera di trasferimento da Genova a Napoli;

se non intenda intervenire perché nel mondo del lavoro, soprattutto in questa delicatissima fase, vengano garantiti i diritti di libertà dei lavoratori. (4-18285)

METRI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

dall'aprile 1990 è operante presso la CCIAA di Ascoli Piceno, un ufficio che fornisce servizi informativi alle aziende chiamato « Europortello »;

detto servizio è gestito da un'Azienda speciale, senza personalità giuridica, ma con autonomia amministrativa, contabile e finanziaria;

lo statuto dell'Azienda speciale assegna di diritto il ruolo di direttore al segretario generale della CCIAA;

il direttore può avvalersi di personale delle strutture camerale, a tempo pieno o parziale;

per prestazioni — aggiuntive al normale orario di servizio — di tale personale il consiglio di amministrazione, sulla base di criteri generali determinati dalla giunta camerale e nei limiti di eventuali indirizzi ministeriali, può stabilire un compenso;

con delibera del 23 aprile 1990, n. 148, la giunta camerale ha deciso di utilizzare personale camerale — 5 dipendenti — a tempo parziale;

successivamente - nel marzo 1991 - l'Azienda speciale ha assunto direttamente due impiegati con contratto di lavoro nazionale per aziende commerciali;

il personale camerale che collabora con l'Azienda speciale ha percepito, in totale, lire 12.870.000 per il 1990, lire 26.075.000 per gli anni 1991 e 1992, in aggiunta alla restrizione ordinaria, pur avendo prestato la propria collaborazione nell'ambito del normale orario di servizi presso la camera di commercio;

le organizzazioni sindacali hanno richiesto all'amministrazione camerale prove documentali circa la collaborazione dei dipendenti camerale fuori dall'orario di servizio, ma sembra non abbiano ricevuto alcuna risposta;

due dipendenti CCIAA, durante le ore di servizio presso la camera di commercio, si occupano prevalentemente dell'Azienda speciale; altri due effettuano centinaia di ore di straordinario all'anno pagate dalla camera di commercio, probabilmente per espletare mansioni tipiche dell'Azienda speciale -;

se sia il caso di avviare un accertamento approfondito e accurato circa la regolarità delle retribuzioni, quindi dell'amministrazione e dell'impiego di denaro pubblico;

se situazioni simili si sono verificate presso le altre camere di commercio italiane. (4-18286)

MUZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per sapere - premesso che:

è stata presentata interrogazione a risposta scritta 4-17658 in merito alle iniziative del 18 settembre 1993, patrocinate in Racconigi (Torino) dall'Amministrazione comunale e dalla Reale Casa Savoia;

attraverso le immagini della televisione di Stato, milioni di cittadini hanno

assistito allo sventolare della bandiera monarchica sul Municipio di Racconigi -;

quali iniziative intendano adottare per evitare il ripetersi di simili eventi da parte di pubblici ufficiali che dovrebbero rispondere all'applicazione della Costituzione repubblicana. (4-18287)

VENDOLA. — *Ai Ministri per la funzione pubblica e di grazia e giustizia.* — Per sapere - premesso che:

l'11 luglio 1980 veniva promulgata la legge n. 312. I commi 9 e 10 dell'articolo 4 di tale legge riguardano i dipendenti dello Stato che hanno svolto e svolgono mansioni superiori. L'intento specifico di tale legge è quello del principio della sanatoria per coloro i quali, svolgendo mansioni superiori per cinque anni, hanno reso possibile il funzionamento degli uffici;

i commi 9 e 10 dell'articolo 4 della legge n. 312 del 1980 non sono mai stati attuati;

dopo una interpretazione « orizzontale » di tali commi (circolari Gaspari n. 57708... del 21 novembre 1990) moltissimi dipendenti hanno continuato a svolgere funzioni superiori atte al funzionamento degli uffici con piena consapevolezza delle Direzioni Generali dei Ministeri;

l'interpretazione « orizzontale » del comma 9 della legge n. 312 del 1980 è censurabile in via di diritto perché in contrasto con il comma 1 dell'articolo 2103 del codice civile il quale dispone che « il lavoratore dev'essere adibito alle mansioni di categoria superiore che abbia successivamente acquisito, ovvero alle mansioni equivalenti alle ultime effettivamente svolte » (perfettamente dunque in linea con quanto recita il comma 9 della legge n. 312 del 1980);

il decreto-legge n. 29 sul pubblico impiego aggrava ulteriormente la situazione (avendo abrogato i commi 10 e succ. della legge n. 312 del 1980 ed è palesemente illogico e contraddittorio, dando la

possibilità di affidamento in mansioni superiori, per esigenze di servizio, con retribuzione adeguata, ma non attribuendo lo status definitivo. Ciò è confermato dall'ulteriore decreto-legge n. 247 del 19 luglio 1993);

molti dipendenti dello Stato, che anche per più di venti anni hanno svolto funzioni superiori, in attesa dell'attuazione della legge n. 312 comma 9, vengono rimessi nelle mansioni originarie dai funzionari dirigenti centrali dei Ministeri, in base alle norme contenute nel decreto-legge n. 29 del 1993 sul pubblico impiego rendendo ancora più evidente e grave l'ingiustizia;

numerose sentenze della Magistratura danno, in base alle norme vigenti, ragione ai dipendenti, dichiarando la piena legittimità e chiarezza del comma 9 della legge n. 312 del 1980 (osservanza articoli Costituzione 36 e 97; articoli 2041, 2103 e 1453 codice civile) —:

per quali motivi, dal 1980, non siano stati mai attuati i commi 9 e seguenti della legge n. 312 del 1980, e dato che tali inadempienze sono censurabili e sanzionabili davanti la Magistratura ai sensi dell'articolo 1453 comma 1 del codice civile (considerato che l'attuale applicazione del decreto-legge n. 29 sul pubblico impiego bloccherebbe l'attività degli uffici), quali provvedimenti si intendano adottare per mettere termine a questa vergognosa situazione dato che l'orientamento giurisprudenziale generale volge al risarcimento del dipendente;

dal ministro per la funzione pubblica se in materia di decisioni amministrative valgono le circolari ministeriali o le leggi e se i dirigenti ministeriali debbano attenersi solo alle circolari oppure alla legge n. 312 del 1980, confermata nei commi 9 e 10 pienamente da sentenze di Magistratura e dunque contrastanti con le circolari ministeriali. (4-18288)

RAPAGNÀ. — Ai Ministri della sanità, per gli affari sociali e del tesoro. — Per sapere — premesso che:

a *Metrangolo Rinaldo*, nato a Pescara il 13.11.1968 e ivi residente in P.za Alcione 18/10, ad un mese dalla nascita, gli fu diagnosticata una ipoplasia e displasia della valvola tricuspidale, per tale motivo è stato sottoposto a vari interventi chirurgici di cui il primo preparatorio in data 21 novembre 1977 e l'ultimo risolutore tre anni dopo;

visitato in data 31.5.1982 dalla Commissione Medica per l'accertamento della Invalidità Civile, veniva riscontrata una invalidità del 100 per cento con concessione dell'assegno di accompagnamento a minore invalido ex legge 118/71;

al compimento del diciottesimo anno di età veniva sottoposto a visita presso il Distretto Militare di Teramo e giudicato non idoneo allo svolgimento del servizio di leva e quindi riformato;

sottoposto nuovamente a visita da parte della Commissione Medica di Prima Istanza per l'Invalidità Civile nella seduta del 5.3.1987 veniva giudicato affetto da: « Esiti di interventi per atresia tricuspideale con trasposizione dei grossi vasi e stenosi polmonare, blocco di branca destro, emiblocco anteriore sinistro » con valutazione di invalidità pari al 70%;

alla fine dell'anno 1991 il *Metrangolo* partecipava ad un concorso presso la U.S.S.L. di Pescara per la categoria protetta, sostenendo il colloquio in data dicembre 1991 per un posto di ausiliario presso la suddetta U.S.S.L.;

in seguito il *Metrangolo* veniva sottoposto a nuova visita medica collegiale come da richiesta avanzata dalla 14ª Commissione della U.S.S.L. in data 22.9.1992 costituita da: visita cardiologica con LCG, ecocardiogramma e prova di sforzo, prove eseguite presso l'Ospedale Civile di Pescara;

in data 2.11.1992 la predetta 14ª Commissione ha certificato il riconoscimento della riduzione della capacità lavorativa del 30%, quando ancora non si era

XI LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1993

provveduto alla consegna della documentazione concernente l'ecocardiogramma avvenuta il 10.11.1992;

in data 7.12.92 il Sig. Metrangolo inviava un esposto al Ministero del Tesoro dir. gen. pensioni di guerra e servizi vari div. 1, in cui ricorreva contro la decisione della 14<sup>a</sup> Commissione della U.S.S.L.;

in data 23.2.93 veniva rilasciata al Sig. Metrangolo una relazione medica in merito al grado di invalidità riscontrato sulla di lui persona, firmata dal Prof. Aldo Carnevale titolare della Cattedra di Medicina Legale e delle Assicurazioni presso l'Università degli studi « G. D'Annunzio » facoltà di medicina e chirurgia di Chieti, da cui si deduce che la correzione emodinamica può risultare sufficiente solo in condizioni basali e non sotto sforzo e che la situazione patologica del Metrangolo impone secondo le nuove tabelle di cui al D.M. 5/2/92 una valutazione del grado di invalidità civile non inferiore al 60 per cento —:

1. se si ritenga che la decisione presa dalla 14<sup>a</sup> Commissione sia da considerarsi valida, nonostante non prenda in considerazione i risultati dell'ecocardiogramma acquisito in data successiva alla decisione stessa;

2. vista la relazione del Dott. Aldo Carnevale del 29.3.93, se non si ritenga che vada accertata la valutazione della 14<sup>a</sup> Commissione anche perché la situazione anatomico-funzionale del Sig. Metrangolo non può essersi risolta miracolosamente a distanza di anni;

3. quali provvedimenti si intendano assumere affinché tale situazione sia al più presto chiarita. (4-18289)

CALDEROLI. — *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante si è recato presso gli uffici delle Poste e telecomunicazioni centrali di Bergamo in data 1<sup>o</sup> ottobre 1993

alle ore 16, accompagnato da testimoni, per effettuare operazioni presso l'Ufficio conti correnti postali;

l'ufficio di cui sopra risultava chiuso nonostante fosse orario di sportello rendendo così impossibile ogni operazione;

tranne un avviso di modeste dimensioni, peraltro affisso nell'atrio dell'edificio, nessuna informazione risultava fornita al pubblico;

l'interrogante ha presentato denuncia per il fatto di cui sopra presso la caserma dei Carabinieri di Via delle Valli in Bergamo;

il Direttore provinciale delle poste e telecomunicazioni di Bergamo è il dottor De Fazio Antonio —:

se l'episodio di cui in premessa non configuri reato di interruzione di pubblico servizio;

in caso affermativo, quali iniziative intendano intraprendere nei confronti dei possibili responsabili;

se non reputino offensivo per la dignità del cittadino il garantire un disservizio di tal livello a tariffe non certo modeste;

se non reputino inaccettabile e provocatorio, da parte dell'ente pubblico in oggetto, l'indifferenza verso i diritti dei cittadini, già così messi a dura prova dall'inefficienza degli uffici pubblici e da un'insostenibile pressione fiscale, cui la qualità dei servizi resi è del tutto inadeguata;

chi dovrà rispondere delle eventuali sanzioni amministrative e/o penali in cui potrebbero incorrere i cittadini in conseguenza della mancata effettuazione dei versamenti in tempo utile, dovuta alla chiusura di cui sopra;

se il personale degli uffici interessati, anche se chiusi in orario di sportello, riceva comunque una normale retribuzione, ovvero il tempo di chiusura venga considerato periodo di congedo ordinario o straordinario. (4-18290)

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

con decreto del Ministro dell'agricoltura e foreste del 14 luglio 1993 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 23 agosto 1993 viene dichiarata l'esistenza del carattere di eccezionalità degli eventi calamitosi verificatisi nelle province di Cosenza e Reggio Calabria;

tra i comuni che hanno registrato un eccesso di neve dal 27 dicembre 1992 al 4 gennaio 1993 e dal 20 febbraio 1993 al 27 febbraio 1993 figurano comuni come Cassano allo Jonio, Corigliano, Francavilla Marittima, Terranova da Sibari, Trebisacce e Villapiana che notoriamente sono comuni costieri (almeno Trebisacce, Villapiana, Francavilla) che non hanno ovviamente avuto alcun eccesso di neve;

negli stessi elenchi non figurano comuni interni e montani (con altitudine anche oltre 1000 metri) come Albidona, Nocera, Laino Borgo, Canna nei quali effettivamente v'è stata molta neve —:

come spieghi la selezione dei comuni effettuata contro ogni logica e contro natura;

se non ritenga di effettuare una indagine e rivedere il citato decreto che palesemente è improntato a criteri di selezione parziali e, a dir poco, discriminatori. (4-18291)

SERVELLO, VALENSISE e PARIGI. — *Ai Ministri delle finanze e del tesoro.* — Per sapere se risponda a verità che il Ministero delle finanze abbia allo studio l'eventuale promulgazione di un nuovo condono fiscale per recuperare i 4 mila miliardi che non entreranno nelle casse dell'Erario, a seguito dell'abolizione della *minimum tax*. (4-18292)

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

a Manerbio, nel Bresciano, il fiume Mella è straripato, provocando il rigurgito del sistema fognario, allagando così l'Ospedale locale;

sono praticamente inagibili il pronto soccorso, il laboratorio di analisi, il servizio di fisioterapia, le cucine, l'archivio e il cunicolo di collegamento delle centrali tecnologiche che ha comportato anche il *black out* energetico;

un paziente, ricoverato in rianimazione, è stato trasportato in un altro ospedale, quello di Desenzano;

le attività programmate nei reparti danneggiati sono sospese —:

quali misure il Ministro intenda adottare per ripristinare, nel minor tempo possibile, i reparti danneggiati dall'allagamento;

quali misure il Ministro intenda adottare per evitare, nel futuro, il ripetersi di situazioni analoghe che causano disagi notevoli ai pazienti. (4-18293)

CANGEMI, BOGHETTA e CAPRILI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

non risultano ancora espletati i concorsi pubblici, i concorsi speciali ed i corsi-concorso a Primo Dirigente per tutti i ruoli dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni di cui al quadro B, tabella XIII annessa al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972 n. 748 e successive modificazioni, come sostituito dal quadro B della tabella allegata alla legge 22 dicembre 1984 n. 893, banditi per i posti vacanti negli anni: 1989 (*Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 9 luglio 1991), 1990 (*Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 9 luglio 1991), 1991 (*Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 28 agosto 1992), 1992 (*Gazzetta Ufficiale* n. 64 del 13 agosto 1993);

su un ruolo organico nazionale di Primi Dirigenti amministrativi pari a 210 unità, ben 80 sono i posti da coprire con l'espletamento dei citati concorsi dal 1989

al 1992; se poi si considera che una settantina di Primi Dirigenti di ruolo svolgono a loro volta mansioni superiori di seconda dirigenziale o sono comandati presso altre amministrazioni e lasciano quindi vacanti (cioè ad altri reggenti) il posto di cui sono titolari si constaterà che solo circa il 30 per cento dei posti di Primi Dirigenti Amministrativi sono coperti da aventi diritto;

questa situazione di dubbia legittimità oltre a provocare gravi problemi di funzionalità all'azienda apre spazi ad una gestione discrezionale e non trasparente degli incarichi e rischia anche di predeterminare i futuri esiti concorsuali; coloro che svolgono « mansioni superiori » acquisiscono infatti 0,10 punti per ogni mese quando in occasione degli ultimi corsi-concorso esercitati sono bastati punteggi di 2,00/2,10 per rientrare tra i promossi —:

se non convenga sull'opportunità di porre immediatamente fine al malcostume di governare l'amministrazione delle poste con reggenze disposte dall'alto anziché con titolari vincitori di regolare concorso.

(4-18294)

**CELLAI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

risulterebbe siglato un accordo sindacale tra CGIL-CISL-UIL e l'ENEL che prevederebbe, tra l'altro, l'obbligo per i dipendenti addetti al controllo delle dighe di rimanere a disposizione ininterrottamente anche fino a cinque giorni lavorativi per 24 ore su 24;

tale obbligo costituirebbe un atto di grave penalizzazione per i lavoratori e un inaccettabile ritorno a situazioni assurde vigenti alcuni decenni fa e che sembravano definitivamente superate;

se non ritenga il contenuto di detto accordo assolutamente contrario ad ogni principio costituzionale, legittimo e contrattuale, nonché lesivo della dignità dei

lavoratori costretti a non potersi allontanare dal posto di lavoro per un arco di tempo così lungo;

se non ritenga di intervenire nei confronti delle suddette organizzazioni sindacali e dell'ENEL al fine di rivedere i termini di detto accordo, onde evitare la « quasi segregazione » dei dipendenti in oggetto. (4-18295)

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

presso l'USSL di Crema un'analisi per valutare la presenza di veleni imenotteri (RAST) costa 550.000 (più di mezzo milione) e comporta un *ticket* di 145 mila lire a carico del cittadino malato;

presso l'USSL di Parma con un'altissima specializzazione in questo campo, la medesima prova, più altre due analisi, cioè l'emocromo e l'IGE TATALI, costano invece 84.500 (meno di 100.000 lire) comportano un *ticket* di 84.500 lire a carico del cittadino malato —:

come possa avvenire che una medesima analisi costi quasi 10 volte tanto nell'USSL di Crema rispetto al centro specializzato dell'USSL di Parma;

come intenda intervenire per evitare che servizi identici vengano caricati sulle tasche del cittadino malato in modo così abnorme, quando l'esperienza dimostra che a pochi chilometri di distanza possono essere offerti a costi ben inferiori;

come intenda rendere pubblici i costi dei vari servizi nelle diverse USSL così da mettere in evidenza il possibile divario esistente tra l'una e l'altra e poterne approfondire il rimuovere le cause. (4-18296)

**CRUCIANELLI.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riodinamento delle partecipazioni statali.* — Per sapere — premesso che:

il gruppo SAIAG dopo aver acquistato la SMAE-PIRELLI di Battipaglia ha disposto la chiusura della SAIAG Sud di Frosinone con 75 dipendenti;

il gruppo SAIAG ha ricevuto consistenti risorse pubbliche attraverso procedure discutibili: dall'82 ha utilizzato ininterrottamente la CIG decentrando e appaltando contemporaneamente lavoro all'esterno cosa per cui è stata multata dal pretore, ha ottenuto in presenza di CIG e mobilità la opportunità dei corsi di formazione;

nell'immediato, vi è la procedura di mobilità per 44 lavoratori, e la permanenza per alcuni mesi dei rimanenti lavoratori per supplire alle lavorazioni che ancora non possono essere realizzate a Battipaglia;

lo smantellamento della SAIAG SUD è ingiustificata sia per le commesse che gli permettono una solida presenza nel mercato, sia perché sarebbe un colpo duro per la produzione e l'occupazione del Frosinate —;

quale iniziativa il Governo intenda prendere per impedire lo smantellamento dell'azienda, per la difesa dei posti di lavoro, per valutare attentamente l'uso che la SAIAG SUD ha fatto delle riserve e degli investimenti pubblici. (4-18297)

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

dopo anni di silenzio sta emergendo in tutta la sua gravità la scandalosa gestione dell'immenso patrimonio immobiliare del comune di Roma da parte delle varie Giunte succedutesi alla guida del Campidoglio;

è ormai accertato che nell'assegnazione di alloggi di proprietà comunale sia stato seguito un criterio clientelare con il quale sono stati favoriti esponenti politici, loro amici e familiari per i quali è stato possibile ottenere prestigiosi alloggi in locazione con canoni d'affitto risibili;

a causa di siffatta gestione del patrimonio immobiliare comunale l'amministrazione capitolina ha letteralmente perduto centinaia di miliardi di introiti —;

se non ritenga necessario e urgente avviare un'accurata inchiesta sulla gestione del patrimonio immobiliare del comune di Roma dopo l'emergere dello scandalo degli affitti di favore, con canoni risibili, per la *nomenklatura* politica della Capitale, per i portaborse, gli amici e i parenti;

con esattezza a quanto ammonti complessivamente la perdita di risorse del comune di Roma e per rendere noti i nomi degli amministratori comunali capitolini che, negli anni, hanno assegnato appartamenti in affitto con meri criteri clientelari facendo perdere centinaia di miliardi alle casse comunali e consentendo che circa il 60 per cento degli inquilini si sottraesse al pagamento dei pur modestissimi canoni;

se non intenda, mediante l'inchiesta, accertare i criteri di comportamento adottati, nel corso degli anni, dagli *ex-sindaci* e dagli *ex-assessori* al patrimonio del comune di Roma i quali, pur essendo a conoscenza del problema testé esplosivo, hanno mancato di intervenire consentendo la perdita di centinaia di miliardi ai quali potrebbe sommarsi l'ulteriore perdita di unità abitative per retrocessione o usocapione;

se non ritenga, infine, opportuno trasmettere gli atti dell'inchiesta governativa sulla gestione del patrimonio immobiliare del comune di Roma alla Procura della Repubblica della Capitale affinché sia fatta piena luce sulle responsabilità penali e sulle omissioni di chi ha gestito in maniera distorta l'immenso patrimonio immobiliare della città. (4-18298)

**PIOLI.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, del tesoro e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'Istituto Bancario San Paolo di Torino Spa avrebbe chiesto, direttamente o



tramite l'Assicredito, la cassa integrazione e, in subordine, la mobilità di una parte del proprio personale dipendente;

il provvedimento in oggetto costituisce una diminuzione dei costi di gestione dell'Istituto Bancario San Paolo di Torino Spa, ma un contemporaneo aumento degli « ammortizzatori sociali » a carico della collettività;

il contenzioso dell'Istituto suddetto, è stato generato, sotto un aspetto oggettivo, da una gestione non certo prudentiale della Direzione, soprattutto per quanto riguarda quella parte del contenzioso, rappresentata dalle esposizioni creditizie nei confronti del Gruppo Ferruzzi;

la gestione, attuata dall'Istituto Bancario San Paolo di Torino, avrebbe prodotto una contrazione degli impieghi, in valore relativo e cioè nei confronti del totale delle attività destinate alla clientela ordinaria, ed altresì una diminuzione dei crediti nei confronti dello stesso personale dipendente, assistiti, tra l'altro, dal Fondo liquidazione personale, accumulato nelle casse dello stesso Istituto;

anche altri istituti di credito si troverebbero nelle stesse condizioni di irrigidimento nelle proprie esposizioni, a causa di una non corretta gestione degli impieghi, che ha prodotto conseguenti maggiori rischi per la « raccolta » ed il risparmio in genere;

nei suddetti istituti di credito si sarebbe attuata una politica di incentivazione delle classi dirigenti, al contrario di quanto sta succedendo per il personale impiegatizio ed indipendentemente dai risultati di gestione e dalla struttura dei valori di bilancio e di conto economico —:

se quanto esposto corrisponda al vero nell'ottica di un ridimensionamento della spesa pubblica, tanto sbandierato e sempre negligenemente evitato, della « manovra di bilancio », attuata dal Governo, e dello stesso bilancio di previsione per l'anno 1994.

(4-18299)

CARCARINO e MARINO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali.* — Per sapere — premesso che:

i lavoratori dell'Alfa-Avio di Pogliano d'Arco, Napoli, sono preoccupati per il forte calo del lavoro che appare molto più consistente delle centomila ore lavorative annunciate ufficialmente dall'azienda;

da qualche mese l'azienda chiede insistentemente un'intesa sindacale su mobilità e scivolo, applicando anche per l'Alfa-Avio l'accordo Alenia per l'accompagnamento in pensione di centinaia di lavoratori, mentre circolano notizie relative al risultato di uno studio di una società di ricerca che avrebbe individuato circa cinquecento esuberi strutturali;

l'Alfa-Avio è stata indicata nell'accordo Alenia come l'azienda del raggruppamento in fase espansiva tale da consentire l'assorbimento di centinaia di lavoratori in CIGS delle aziende Alenia del territorio;

l'Alfa-Avio sta assumendo decine di periti selezionati dalla Finmeccanica per conto dell'Alenia quando essa era già in una situazione di crisi, mentre si dichiarano consistenti esuberi in particolare nelle aree impiegatizie;

in questa azienda si continua a gestire le risorse finanziarie, l'organizzazione del lavoro e della produzione, nonché il salario di merito in modo leggero e considerato;

continuano a circolare voci su possibili modifiche degli assetti societari ed « interessi » Fiat in particolare sulle lavorazioni della costruzione e strutture dell'Alfa-Avio —:

quali iniziative intendano assumere per rinnovare un gruppo dirigente che ad oggi non è riuscito ad elaborare un serio piano industriale per portare l'Alenia ed Alfa-Avio fuori dalla crisi;

quali interventi intendano avviare per evitare gli esuberi in Alfa-Avio, mentre contestualmente sorgono unità produttive decentrate e si procede a consistenti nuove assunzioni;

quali controlli intendano esercitare per impedire che ingenti risorse vengano utilizzate al di fuori di un razionale, organico piano di efficienza produttiva e di sistema;

quali provvedimenti intendano adottare per migliorare le funzioni di vigilanza della Previdenza sociale, dell'Ispettorato, dell'Ufficio provinciale e regionale del lavoro sull'uso spesso distorto degli strumenti legislativi e finanziari di sostegno alle aziende in crisi. (4-18300)

LENTO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

in occasione di una visita alle carceri dell'Ucciardone di Palermo l'interrogante veniva a conoscenza dei seguenti fatti:

in data 27 giugno 1993, al detenuto B.S., sieropositivo ed affetto da ARC, non veniva praticata la prescritta medicazione perché: « manca l'occorrente », questa la motivazione che si trova scritta nella cartella clinica relativa al paziente —:

qualora la motivazione fosse vera, quali i motivi del mancato rifornimento di banali materiali di consumo;

se le motivazioni siano altre (paura di contagio, ecc.), chi sia il responsabile e quali provvedimenti siano stati presi nei suoi confronti. (4-18301)

CELLAI. — *Ai Ministri dell'interno e delle finanze.* — Per sapere:

se corrispondano a verità le indiscrezioni secondo le quali le aziende artigianali detenute da cittadini cinesi nella zona di San Donnino (FI), nell'area pratese ed empolesse e nella provincia di Pistoia sarebbero beneficiarie di fatto dall'esenzione biennale di ogni onere sociale;

in base a quali leggi, regolamenti internazionali o circolari tale trattamento di favore potrebbe realizzarsi;

se si è a conoscenza del fatto che terminato tale biennio il rinnovo della ragione sociale di tali aziende permetterebbe un nuovo biennio di fiscalizzazione degli oneri, innescando così un meccanismo all'infinito ingiusto e discriminatorio nei confronti delle altre aziende. (4-18302)

ALDA GRASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

la Lega Nord è un movimento che si configura tra i maggiori partiti italiani a carattere nazionale, per il consenso ottenuto liberamente e lealmente dai cittadini;

la Lega Nord non è un complemento della partitocrazia che ha condotto il paese al disastro e che pur esprimendo di fatto un malumore verso la classe di governo e dei partiti, rivendicando una « vera autonomia regionale », non ha mai espresso volontà o progetti separatisti ed antimeridionalisti, tenendo invece all'obiettivo del federalismo —:

se risulti per quale ragione il testo di educazione civica « Vivere con gli altri », nella nuova edizione del giugno 1992 edito da Edizioni Scolastiche Bruno Mondadori, autrice Lucia Gotti, adottato in numerose scuole medie, non cita a pagina 219 tra gli altri partiti politici, tutti ben evidenziati, la Lega Nord che è la quarta forza politica emersa dalle ultime elezioni del 5 aprile 1992;

se risulti con quali criteri e per quali finalità, a pagina 235 il suddetto testo parla di « leghe » non meglio identificate, alle quali vengono attribuite « venature separatiste e antimeridionaliste »;

se si ritenga corretto che una tale informazione distorta possa essere impartita nella Scuola Media ad alunni che su

tali basi devono costruire la loro formazione di cittadini in una Repubblica « Democratica »;

se i testi adottati nelle scuole vengano sottoposti a controlli atti a verificarne l'idoneità e, nella fattispecie, chi abbia convalidato il testo sopraccitato;

quali strumenti si intendano adottare per porre rimedio alla grave situazione diseducativa determinata da quanto evidenziato in premessa;

quali misure si intendano adottare affinché non abbia a ripetersi tale situazione;

se si intenda ritirare dalla circolazione il testo sopraccitato. (4-18303)

**MATTEOLI.** — *Ai Ministri della pubblica istruzione, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il Provveditore agli Studi di Livorno, forse per la ormai dimostrata scarsa attitudine al ruolo che ricopre, ogni anno si trova ad essere subissato di ricorsi e denunce da parte del corpo insegnante oltre che da un innumerevole sequela di documenti di sindacato ispettivo, presentati un po' da tutti i parlamentari della zona, per come gestisce la sua attività istituzionale;

anche quest'anno tutta la provincia di Livorno è in subbuglio specialmente perché ai più appare, quanto meno, assurdo e criticabile il modo di operare del Provveditorato agli Studi;

il Provveditore ha negato all'Istituto tecnico commerciale « Einaudi » di Piombino (LI) la formazione di due classi distinte per gli oltre 30 studenti appartenenti ai due distinti corsi di specializzazione per programmatori e per amministrativi —:

se risponda a vero che il Provveditore ha imposto una sola classe di 30 alunni e con un solo corso di specializzazione;

se non sia oltremodo penalizzante e discriminante per studenti e famiglie che non si sia tenuto conto, da parte del

Provveditore, che oltre alla soppressione del corso gli stessi dovranno accollarsi anche il costo aggiuntivo determinato dall'acquisto dei nuovi libri di testo necessari per seguire il corso di specializzazione non inizialmente scelto;

se risponda a vero che agli studenti in esubero è stato « suggerito » di proseguire gli studi a Cecina (LI), città che dista da Piombino circa 50 chilometri;

se risponda a vero che una simile situazione si sarebbe verificata anche al Liceo scientifico « G. Marconi » di Piombino;

se risponda a vero che invece alle scuole medie « Manzoni/Battisti » di Piombino sono state mantenute due classi rispettivamente di 9 e di 11 alunni dove invece si sarebbe potuto formare una unica classe di 20 studenti;

se risponda a vero che, formando una unica classe di 20 alunni una insegnante, ultima nella graduatoria interna delle medie « Manzoni/Battisti », avrebbe rischiato il trasferimento in altra sede ed in altra città;

se risponda a vero che il Provveditore avrebbe agito, nel caso delle medie « Manzoni/Battisti » di Piombino seguendo una logica totalmente diversa da quella applicata in altre scuole;

se risponda a vero che la professoressa che avrebbe rischiato il trasferimento ha la residenza a Piombino ed è coniugata con il professor Grandi Fabio, segretario provinciale di Livorno della CGIL Scuola;

qualora quanto sopra rispondesse a vero, se non ritengano di ravvisare una inaccettabile e criticabile disparità di trattamento nel comportamento del Provveditore agli Studi di Livorno;

se non reputino, pertanto, giusto ed opportuno attivare una ispezione ministeriale presso il Provveditorato agli Studi di Livorno atta ad acclarare dei comportamenti che potrebbero addirittura dar luogo a gravi problemi di ordine pubblico anche

per la già forte e motivata protesta in atto da parte di insegnanti, studenti e genitori.  
(4-18304)

MELILLA, TESTA, DI PIETRO, STANISCIÀ, LORENZETTI PASQUALE, CIONI, ZAGATTI e BARGONE. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

nel 1989 la regione Abruzzo istituì il Parco regionale del Velino-Sirente con una superficie di oltre 60 mila ettari, con caratteristiche ambientali di rilevanza internazionale e analoghe a quelle del confinante Parco Nazionale d'Abruzzo;

il finanziamento iniziale di 8 miliardi non è stato ancora erogato e l'insediamento del Consiglio d'Amministrazione è stato continuamente rinviato concretizzando nei fatti un sostanziale boicottaggio del suddetto Parco regionale;

sono in corso da parte dell'Assessore regionale competente tentativi strumentali di bloccare l'opera faticosa e meritoria del Consiglio di Amministrazione appena insediato proponendone l'azzeramento per motivi assolutamente strumentali e derivanti da errori formali della regione stessa e totalmente estranei al Consiglio di Amministrazione —:

se non intenda intervenire per garantire in quell'area il livello di tutela ambientale previsto dalla legislazione nazionale e dalla legge regionale istitutiva del Parco regionale del Velino-Sirente.  
(4-18305)

NANIA. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso:

che il Rettore dell'Università di Messina, professor Guglielmo Stagno d'Alcontres, inquisito in diverse inchieste giudiziarie per fatti inerenti la sua carica accademica, si trova sottoposto alla misura cautelare degli arresti domiciliari;

che la posizione giudiziaria del Rettore è tale che in data 1° ottobre 1993 il GIP ha respinto l'istanza di scarcerazione;

che è dato per imminente un ulteriore provvedimento istruttorio a carico del Rettore per rispondere dei reati commessi e già accertati per l'assunzione illecita, negli ultimi anni, di migliaia di persone a tempo indeterminato, come già denunciato dal sottoscritto con altra interrogazione parlamentare —:

se non ritenga opportuno, in mancanza delle doverose dimissioni del Rettore, intervenire con un provvedimento di sospensione, non solo a tutela dell'immagine dell'Ateneo messinese, ma anche per rimettere in moto gli organismi universitari per approntare le procedure di elezione di un nuovo Rettore. (4-18306)

GASPARRI. — *Ai Ministri dell'ambiente, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere:

per quali ragioni nella mattinata del 1° ottobre un gruppo di cittadini che sostava nei pressi dell'area Cerqueto di Santa Palomba dove la ditta Cavedil da tempo intende realizzare una discarica è stato violentemente caricato dalle forze dell'ordine ed alcuni di questi sono stati feriti mentre ribadivano il diritto dei cittadini ad evitare la realizzazione di un impianto palesemente dannoso per la salute e per la località inidonea;

per quali ragioni siano state disattese le decisioni del Tribunale della libertà, che aveva confermato il sequestro del cantiere e non si è atteso per dar luogo al collaudo da parte dei tecnici e della regione lo svolgimento dell'incontro chiesto dai cittadini stessi alla magistratura romana;

se non si ritenga di rinunciare una volta per tutte alla realizzazione della discarica che verrebbe ad essere realizzata in un luogo inidoneo, come hanno dimostrato anche studi scientifici;

quali interessi si celino dietro l'ostinata volontà di imporre anche con la forza

una scelta che viene apertamente e motivatamente contestata dal comune di Po-mezia. (4-18307)

**GASPARRI.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso:

che lo stabilimento di Guidonia della Unicem SpA ha messo in mobilità 60 lavoratori addetti alla produzione di cemento ed al centro vendite di Roma;

che il ricorso alla legge n. 223 del 1991, per la riduzione del personale risulta essere l'anticamera del licenziamento per lavoratori difficilmente riciclabili in altri settori;

che quanto sopra esposto rappresenta, a parere dell'interrogante, un ulteriore segnale della grave crisi occupazionale venutasi a creare, nel caso dei cementifici ed in particolare dell'Unicem di Guidonia, a causa della concorrenza illegale dei paesi extracomunitari, che introducono sul territorio nazionale prodotti di dubbia affidabilità —:

quali iniziative intenda assumere il Governo per garantire, assieme ai livelli occupazionali, la copertura del fabbisogno nazionale di cemento con la produzione degli stabilimenti esistenti sul territorio. (4-18308)

**GASPARRI, FINI e POLI BORTONE.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato ed incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

lo stabilimento Enichem Agricoltura di Porto Marghera, insieme agli altri di Crotone, Ferrara, Porto Empedocle, Priolo, San Giuseppe di Cairo proveniva dal Gruppo Montedison;

prima di diventare Enimont e successivamente Enichem Agricoltura era di gran

lunga lo stabilimento più efficace del gruppo di provenienza, il più grande d'Italia come capacità produttiva (urea T/a 180.000, nitrato ammonico T/a 450.000, complessi T/a 700.000, fosfatici T/a 200.000) ed integrato nel polo chimico di Marghera;

i bilanci sempre leggermente in rosso della società Agrimont erano imputabili per buona parte ed investimenti sbagliati (per esempio la creazione dello stabilimento anticrittogamici a Massa Carrara con un investimento di oltre 120 miliardi nel 1975, mai entrato completamente a regime per le note vicende ambientali e chiuso nel 1988), alla frammentazione dei siti produttivi, nonché alla ridotta efficienza di alcuni di questi;

nei programmi della società da molti anni era prevista la chiusura degli stabilimenti di Crotone (complessi T/a 200.000), di San Giuseppe di Cairo (urea T/a 180.000) e di Porto Empedocle (fosfatici T/a 160.000);

con la creazione di Enimont alle unità produttive citate si sono aggiunte quelle di Anic (Ravenna, Barletta, Terni, Manfredonia, Gela) e della ex Fertigest (Portogruaro, Montemarciano, Ravenna e Canello);

il « Piano di Business dell'iniziativa Enichem-Montedison del 26 luglio 1988 » prevedeva la chiusura degli impianti meno efficienti per una capacità produttiva totale di T/a 500.000 di ammoniaca e di T/a 300.000 di urea. Prevedeva inoltre ridimensionamenti nella produzione di solfato ammonico, acido fosforico e concimi complessi;

nel 1989 vengono chiusi gli stabilimenti ex Fertigest (T/a 115.000 di complessi e T/a 35.000 di fosfatici);

viene messo in *stand-by* l'impianto di produzione dell'urea di Marghera, chiusi i reparti ammoniaca e solfato ammonico (T/a 440.000) di Ravenna;

entro la fine del 1990 era prevista la chiusura dell'ammoniaca e dei complessi

(T/a 220.000) di Gela, dei fosfatici di Porto Empedocle, dei complessi (T/a 250.000 + 300.000) ed acido nitrico di Priolo e di Crotone;

di quanto sopra sono state attuate le chiusure e la cassa integrazione per gli stabilimenti del nord;

in questa occasione si è iniziata la destrutturazione dello stabilimento di Marghera;

infatti la messa in *stand-by* dell'urea, mai più riavviata, ha indotto un incremento dei costi fissi e variabili negli altri impianti integrati per scarico all'aria di CO<sub>2</sub> e di vapore, rendendo meno competitivo lo stabilimento in termini economici ed ecologici;

il vapore veniva anche venduto a Montedipe al prezzo di lire 1.500 a tonnellata, mentre quando Agrimont lo acquistava dalla stessa società pagava lire 8.000 a tonnellata;

in questi anni inizia anche il processo di terziarizzazione di parte dell'attività dello stabilimento che genera situazioni al di fuori delle norme sulle quali sta indagando la Magistratura di Venezia;

come primo risultato sono state accertate fatturazioni irregolari per spese mai sostenute di 8,2 miliardi negli anni 1989-1991;

nel documento di « Sintesi delle linee di indirizzo strategico industriali di Enichem 1991-1994 », si prevedeva la fermata degli stabilimenti di Gela, Priolo, San Giuseppe di Cairo, mentre Crotone doveva già essere fermo;

l'azienda invece ha fermato a più riprese e per lunghi periodi i complessi (16 mesi), la sintesi ammoniacale, l'urea e definitivamente il solforico di Marghera;

nella sostanza Enichem Agricoltura ha fatto il contrario di quello che dichiarava ufficialmente nei suoi piani;

negli stabilimenti di Crotone, Gela, Priolo, San Giuseppe di Cairo nel 1991 ha

speso oltre il 10 per cento di quanto preventivato pressoché a fondo perduto (circa 40 miliardi);

la dirigenza Enichem ha attuato inoltre un altro piano strategico, riguardante le vendite, che è costato alla società ben oltre 150 miliardi di passivo;

Agrimont aveva una propria rete commerciale, mentre Anic conferiva i prodotti per la vendita alla Federconsorzi;

al momento della fusione delle due società è stata eliminata la rete di vendita Agrimont per affidare tutto alla Federconsorzi; in seguito al fallimento di quest'ultima Enichem Agricoltura ha perso così il mercato e i soldi della fornitura di migliaia di tonnellate di prodotti, mai pagati;

lo stabilimento Enichem Agricoltura di Marghera è stato penalizzato in questi anni da chiusure di reparti per scelte che nulla avevano a che fare con una corretta gestione industriale ed opposte ai piani ufficiali divulgati dalla società con i seguenti risultati:

mettere in discussione gli attuali 800 posti di lavoro di personale dipendente più di quelli dei terzi che operano per lo stabilimento e possono essere stimati in oltre 200 unità. Si noti che solo alcuni anni fa i dipendenti erano oltre 1.500;

nonostante l'azienda abbia attuato una simile politica suicida non è ancora riuscita a rendere lo stabilimento improduttivo. Infatti nel 1992 ha chiuso con 8 miliardi di attivo, che nel 1993 dovrebbero ulteriormente aumentare, esclusi gli oneri della sede centrale di Milano;

i saldi negativi del bilancio Enichem Agricoltura sono imputabili a:

sostegno oltre ogni limite e quindi colposo della Federconsorzi con conseguente creazione di una mole enorme di crediti inesigibili;

distruzione della rete commerciale e di vendita;

oneri finanziari elevati dovuti all'acquisizione della società per la nota vicenda Enimont;

consistenti costi impropri legati alle vicende di Tangentopoli;

chiusura di linee produttive attive e mantenimento di altre penalizzazioni dal punto di vista economico per esigenze diverse da quelle industriali;

chiusura dello stabilimento meglio collocato per l'acquisizione delle materie prime e per la vendita del prodotto finito. È da tener presente che lo stabilimento ha una potenzialità di produzione annua di 1.530.000 tonnellate per cui l'entità economica della movimentazione dei prodotti è importantissima in termini di costo globale;

penalizzazione pressoché assoluta delle attività di provenienza Agrimont a vantaggio di quelle di provenienza Anic;

indiscrezioni correnti indicano che Enichem Agricoltura intende creare una *joint venture* con la ditta norvegese Norsk-Hydro partecipando al 60 per cento con la cessione degli stabilimenti di Ferrara e Ravenna. La società multinazionale parteciperebbe al 40 per cento con la fornitura di prodotti, essenzialmente fertilizzanti complessi, da commercializzare in Italia e con possibilità di rilevare la quota di maggioranza dopo breve tempo;

gli impianti di Ferrara e Ravenna non sono sufficienti a coprire le esigenze del mercato nazionale —;

per quali motivi Enichem Anic prima abbia chiuso anche lo stabilimento più grande ed antico della società e poi abbia venduto ad un produttore che pagherà con l'importazione in Italia dei suoi prodotti, posto che la Norsk-Hydro era da sempre interessata all'acquisizione dello stabilimento di Marghera con l'assetto produttivo precedente;

se risponda al vero che questa operazione comporterà un ulteriore aggravio

del *deficit* della bilancia commerciale chimica italiana dell'ordine di qualche centinaio di miliardi;

se questa operazione non porterà a qualcuno enormi benefici economici non certamente dichiarabili;

se non si ritenga che i lavoratori dello stabilimento abbiano già pagato a troppo caro prezzo questa situazione e che le cause della gestione fallimentare vadano ricercate nel modo di condurre la società;

quali valutazioni si esprimano sulle vicende esposte e quali interventi si intendano attuare a tutela degli impianti di Porto Margera. (4-18309)

GASPARRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso:

che presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare, sito nel comune di Pomezia (Roma) ha sede il 1° Reparto Volo della Polizia di Stato;

che tutto l'aeroporto, compendio del 1° Reparto Volo della Polizia di Stato compreso, è da sempre fornito di acqua potabile proveniente dall'acquedotto comunale di Pomezia —;

chi e con quali motivazioni, nel periodo fine anno 1992-inizio anno 1993, abbia indotto l'amministrazione della Polizia di Stato ad acquistare depuratori d'acqua che sarebbero stati sistemati nei soli locali del 1° Reparto Volo della Polizia di Stato, piano terra e primo piano e non anche al secondo piano che è sede della Scuola di Volo CASV (Centro Addestramento Standardizzazione Volo);

se risponda al vero che tali depuratori sono costati all'amministrazione della Polizia di Stato circa 50 milioni o comunque quale sia stata la spesa per il loro acquisto;

se risponda al vero che l'acquisto dei depuratori sarebbe stato effettuato rappresentando l'inesistenza di acqua potabile;

se non si ritenga di avviare una apposita inchiesta al fine di accertare la veridicità di quanto acquisito e quali provvedimenti, non ultimo quello di interessare la competente autorità giudiziaria, si intendano adottare nei confronti di eventuali responsabili;

chi abbia gestito l'acquisto o l'appalto per tali depuratori in rappresentanza dell'amministrazione della Polizia di Stato, chi sia la ditta fornitrice e se sia stata interessata in merito alla spesa la competente Procura Generale presso la Corte dei conti. (4-18310)

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

che il TG1 delle ore 20 di domenica 3 ottobre 1993, riferendo dei commenti dei partiti sulle recenti dichiarazioni del presidente Scalfaro, ha citato il segretario del Pds Occhetto e il *leader* della Lega-Nord Bossi, accompagnando le dichiarazioni con immagini dei due esponenti politici;

che invece la dichiarazione del segretario del Msi-Dn Gianfranco Fini è stata attribuita genericamente ai « missini », senza citare il nome del *leader* della destra e senza mostrarne il volto;

che la diversità di trattamento non ha alcuna plausibile giustificazione;

che il TG1 in questione era condotto dal giornalista Piero Badaloni, membro del comitato promotore della candidatura a sindaco di Roma del democristiano Caruso;

che il Msi-Dn ha posto, anche con interrogazioni al Governo, il problema della incompatibilità in cui si trova il Badaloni, da un lato giornalista del servizio pubblico e dall'altro propagandista di un candidato in concorrenza con altri, tra i quali il segretario missino Fini, « epurato » dal TG1 di domenica sera;

che a questo punto è possibile attribuire ad un atteggiamento fazioso della Rai e dello stesso Badaloni questo modo scorretto di fare informazione —:

quali accertamenti si intendano disporre sui fatti esposti;

quali interventi urgenti si intendano attuare per porre fine ad una situazione che può ingannare e condizionare una delicata e importante prova elettorale quale l'elezione del sindaco di Roma in programma per il 21 novembre. (4-18311)

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

il signor Bisi Massimiliano, nato a Genova l'11 febbraio 1969, ed ivi residente, sta svolgendo servizio civile presso il comune di Piombino da alcuni mesi;

il giovane ha presentato domanda per essere posto in Licenza Illimitata Senza Assegni in Attesa di Congedo a causa della sua difficile situazione familiare. Infatti del nucleo familiare di Massimiliano Bisi fanno parte la madre Angela Pierrone, separata e senza alcun reddito derivante da assegni alimentari, ed il fratello Corrado Bisi, disoccupato;

la famiglia del giovane si sostentava con la pensione della nonna materna, deceduta nel corso del 1986 e con il contributo di persone amiche;

il giovane Massimiliano Bisi prima di iniziare il servizio civile ha partecipato alle selezioni della Costa Crociere SpA che lo ha ritenuto idoneo al lavoro di allievo commissario di bordo, una volta assolti gli obblighi di leva. L'adozione del provvedimento di LISAAC darebbe quindi la possibilità al giovane di iniziare un lavoro e sostentare con esso la famiglia;

tutto ciò è stato ampiamente documentato nella richiesta di LISAAC, ma la Direzione Generale della Leva, con lettera del 14 settembre 1993 (Cod. let. L05, prot. n. 92800554/3 sez.) ha risposto all'istanza comunicando che « non si ritiene che la situazione familiare rappresentata sia tale da comportare l'adozione del provvedimento di LISAAC » —:



se non ritenga immotivata la reiezione della richiesta di LISAAC del signor Massimiliano Bisi, a fronte della sua difficilissima situazione familiare descritta in premessa;

se non intenda quindi provvedere per la messa in congedo del giovane, dandogli la possibilità di iniziare un lavoro indispensabile alla sopravvivenza della sua famiglia. (4-18312)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia, del lavoro e previdenza sociale e per la funzione pubblica.* — Per sapere:

come mai il Governo e segnatamente i ministri interessati non ottemperino alle norme di legge, come la legge n. 240 del 1990. Infatti il cittadino Botti Domenico, nato a Piacenza il 19 giugno 1961, invalido civile che ha fatto domanda di assunzione diretta *ex lege* 2 aprile 1968, n. 482 al Ministero di grazia e giustizia sin dal 3 giugno 1992, e ripetuta l'8 luglio 1992, non ha ancora avuto risposta: eppure il predetto ha moglie e figlio a carico, è nelle condizioni di avere l'assunzione nella « quota riservata » e comunque ha diritto alla risposta nei termini;

se, in merito a questa e a simili numerosissime disfunzioni degli uffici pubblici centrali e periferici, siano in atto studi e programmi di ristrutturazione e riorganizzazione e se sulle omissioni *ex* articolo 240/90 siano in atto — come anche d'ufficio dovrebbero essere — le doverose indagini e i conseguenti procedimenti penali. (4-18313)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, della sanità, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se sia noto al Governo e ai ministri interrogati, nell'ambito delle loro specifiche competenze in materia, anche tramite l'attività dei loro uffici periferici, che i « posti » riservati per gli invalidi civili e le

relative « quote » sono oggetto di abusi e soprusi in ogni parte del paese. A Piacenza, all'Istituto nazionale della previdenza sociale, alla domanda di un'invalida si risponde che non ci sono posti scoperti e che la quota è integralmente occupata, e poi si scopre che alcuni erano già stati trasferiti e comunque lavoravano altrove;

che cosa intenda fare il Governo dei « tecnici » per rimediare ai danni dei governi cosiddetti politici e, quanto meno, per non seguirne le orme e i cattivi esempi. (4-18314)

ACCIARO. — *Al Ministro dei trasporti e della marina mercantile.* — Per sapere — premesso che:

la gestione delle Ferrovie della Sardegna è stata caratterizzata in quest'ultimo anno da situazioni che hanno aggravato e confermato dubbi e perplessità in ordine alla trasparenza, all'efficienza e all'opportunità delle scelte gestionali intraprese dai massimi responsabili;

le polemiche derivanti dall'avvicendamento del Commissario Onida con il dottor Sistopaoli non accennano a placarsi, anzi sono causa di discussione e malumore fra le organizzazioni sindacali e i lavoratori in genere, ai quali ancora ad oggi non sono state fornite valide giustificazioni in merito a tale inopportuno provvedimento;

più volte ed in più occasioni è stata prospettata la necessità di fare immediata chiarezza sulle questioni inerenti la concessione degli appalti della legge n. 910 del 1986, che prevede lo stanziamento di novanta miliardi alle Strade Ferrate Sarde, a fronte dei quali nessuna opera è stata realizzata, anzi risultano già erogati quattordici miliardi senza che si sia provveduto a dare inizio ai lavori —:

se non si ritenga opportuno intervenire con la massima urgenza in considerazione del fatto che numerose delle imprese aggiudicatrici risultano essere coinvolte in « tangenteopoli », e che forte è la necessità di far piena luce sulla vicenda e

pressante è la richiesta di dare inizio ai lavori, al fine di creare una nuova situazione occupazionale per i numerosi lavoratori dismessi dall'apparato produttivo isolano;

se sia a conoscenza che il recente piano di ristrutturazione aziendale prevede la dismissione e la riduzione di alcuni servizi ferroviari su linee importanti quali la Nulvi-Tempio-Palau, per la quale sono previsti in futuro l'esplicazione dei soli servizi merci e turistici;

come sia possibile dare attuazione a tali progetti, in considerazione del fatto che l'attuale dirigenza dell'Ente non si è mai dimostrata capace di poter affrontare tali situazioni: testimonianza chiara ne è la vicenda della Zona Industriale di Tempio, per la quale era stata chiesta la realizzazione di una piccola diramazione di poche centinaia di metri per facilitare le operazioni di carico e scarico dei carri, soluzione che avrebbe consentito un forte incremento del traffico merci e per la quale niente è stato fatto; oltretutto l'attuale dirigenza non ha mai dato prova di sensibilità e efficienza nella realizzazione dei servizi turistici, per i quali non si è mai provveduto alla programmazione di un organico piano di intervento in tutti quei centri di interesse turistico attraversati dai binari delle Ferrovie della Sardegna;

se non si giudichi opportuno intervenire in merito a tali problematiche, al fine di scongiurare la chiusura di una fondamentale e necessaria linea di collegamento ferroviario quale è la Nulvi-Tempio-Palau e attivare una riorganizzazione della suddetta arteria che sia consona e confacente alle esigenze della collettività. (4-18315)

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

molto frequentemente gli Agenti della Guardia di Finanza elevano processi verbali per mancata emissione dello scontrino fiscale verso operatori del commercio fisso e ambulante, senza peraltro procedere —

con varie giustificazioni, ivi compreso il frettoloso allontanamento del cliente — all'identificazione del cliente stesso;

tale fattispecie di accertamento non consente al contravvento alcuna forma di contraddittorio né di discolta, privandolo in tal modo di ogni garanzia di difesa; ciò può consentire, a parte l'ipotesi estrema di abuso ed eccesso di potere, vistosi errori e distorsioni non essendovi altra prova che le attestazioni degli agenti, assunte spesso a vari metri di distanza dal misuratore fiscale e senza quindi permettere un rigoroso ed obiettivo rispetto delle garanzie del cittadino e del principio di imparzialità e trasparenza dell'attività amministrativa e segnatamente di quella di vigilanza —:

se non ritenga doveroso ed urgente intervenire affinché siano svolte in modo più serio e rigoroso le modalità di accertamento delle violazioni di emissione dello scontrino fiscale, così da assicurare il rispetto del principio di difesa e idonee garanzie di contraddittorio, conformemente ai principi generali del nostro ordinamento giuridico. (4-18316)

**MAURIZIO BALOCCHI e CASTELLANETA.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il presupposto giuridico della TOSAP si fonda sull'occupazione del suolo pubblico per scopi eventi natura privatistica;

tuttavia, vi sono alcune particolari situazioni che dovrebbero, di fatto e di diritto essere escluse dal presupposto impositivo, trattandosi in sostanza di attività che vengono esercitate su aree forzatamente riservate a particolari categorie di operatori, quali i mercati comunali;

detti operatori sono già soggetti al pagamento di un canone concessionario costituente il corrispettivo a fronte dell'utilizzo della superficie occupata;

oltre a ciò, i medesimi operatori pagano per intero i servizi inerenti la struttura utilizzata e più specificatamente la

polizia locale, l'illuminazione, l'igiene, tutte queste funzioni istituzionali obbligatorie;

quindi i mercati comunali sopportano già interamente i costi di loro competenza;

non si riesce ad individuare nelle fattispecie il corrispettivo della tassa in oggetto, poiché ad essa non corrisponde alcun servizio. Infatti sono gli operatori a svolgere i servizi sopra indicati e a corrispondere all'ente locale già quanto di loro competenza per i beni che utilizzano —:

quali chiarimenti il Ministro interrogato intenda dare circa i limiti di applicazione della tassa in oggetto. (4-18317)

**MARENCO.** — *Ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia, dei lavori pubblici e per la funzione pubblica.* — Per sapere — premesso che:

il signor Astuti Guglielmo, residente in Genova, via Casartelli 2/22, presentava, per le adempienze di legge, al comune di Genova, in data 11 marzo 1987, « domanda di sanatoria per le opere rientranti nelle tipologie di abuso 1-2-3, di cui alla tabella allegata alla legge 28 febbraio 1985 n. 47 » (mod. 47/85-A, Ministero dei lavori pubblici: condono edilizio), contrassegnata dal riscontro di protocollo C/31133, alla quale domanda allegava copia dei versamenti previsti dalla legge per ottenere il rilascio di detta sanatoria, pari a lire 281.000;

in data 3 settembre 1993, dopo più di 6 anni dalla presentazione della domanda, l'Ufficio condono edilizio del Servizio edilizia privata del comune di Genova, scriveva al signor Astuti specificando che, per poter ritirare il provvedimento n. 12119 di cui alla summenzionata istanza, avrebbe dovuto provvedere all'ulteriore versamento di lire 21.000 in marche da bollo, lire 250.000 per « diritti di segreteria » e lire 50.000 per « recupero spese »;

il signor Astuti, che all'atto della presentazione della domanda di sanatoria, avendo provveduto ai versamenti previsti dalla legge, riteneva, a ragione, di trovarsi

libero da ogni ulteriore incombenza finanziaria, viene ora assoggettato, per una deliberazione della giunta comunale di Genova n. 441 del 2 marzo 1993, posteriore alla sottoscrizione della domanda in questione, al pagamento di ulteriori lire 321 mila —:

se, a norma delle leggi vigenti, non vada considerato nullo e anticostituzionale un provvedimento come quello n. 441 del 2 marzo 1993 della giunta comunale di Genova, che prevede esiti retroattivi per coloro che, in buona fede, prevedendo un determinato costo dell'autodenuncia, hanno presentato domanda di condono edilizio alla civica amministrazione genovese. (4-18318)

**MARENCO.** — *Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'industria, commercio, artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali e per la funzione sociale.* — Per sapere — premesso che:

viene inviato in abbonamento postale, ad un indirizzario non meglio individuato in possesso della rivista *Rassegna di Fisco e Finanza Contributi e Tasse* un bollettino per il versamento su conto corrente postale n. 19940105, intestato a « Bollettino Contributi e Tasse SRL », la cui finalità, abilmente dissimulata in una descrizione compiegata, appare quella di far sottoscrivere, all'insaputa del versante, per l'importo considerevole di lire 196 mila, l'abbonamento annuale a detta rivista;

esteriormente, ad un esame meno approfondito, possibile in persone anziane, malate o con un grado insufficiente di istruzione, tale bollettino ricalca la grafica e i colori utilizzati per altri bollettini, in uso ad uffici pubblici per l'esazione di diritti e tasse, e che vengono similmente spediti al domicilio dell'interessato, come, ad esempio, i diritti annuali di iscrizione alle Camere di commercio, industria, artigianato, agricoltura;

apparirebbe trattarsi, pertanto, di un tentativo di raggirio, che va ai danni, oltre

che di coloro fatti incorrere, dolosamente, nell'errore, anche dell'intera collettività, dell'interesse pubblico, apportando discredito allo Stato per l'ennesima, ingiustificata tassazione, seppure falsa, e, per coloro che si avvedono del tentativo, anche in quanto tale invio postale reca la dicitura, vergognosa se comprovata, « Autorizzazione del Tribunale di Milano n. 788 del 6 dicembre 1988 » -:

quali iniziative si intendano assumere in merito a quanto descritto. (4-18319)

MARENCO. — *Ai Ministri della sanità, di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la circolare n. 33/1993 inviata dal Ministero della sanità agli assessori delle regioni e alle prefetture evidenzia come continuino « a pervenire segnalazioni di affidamenti di cani randagi da parte di canili comunali o intercomunali o privati convenzionati a persone che spesso si presentano sotto l'egida di associazioni protezionistiche e che invece fungerebbero da intermediari con organizzazioni straniere che nulla hanno a che vedere con la protezione animale »;

ancora la circolare ministeriale riporta come si sarebbe « instaurato un vasto traffico di cani ma anche di gatti che, prelevati a cifre irrisorie in Italia, verrebbero dirottati e rivenduti a cifre più elevate in Germania Federale, Austria e Svizzera ed anche in altri Paesi per essere destinati alla sperimentazione, vigendo in tali Paesi norme meno restrittive che in Italia » -:

quali iniziative siano state assunte in Liguria da regione e comuni al fine di contrastare questo intollerabile « commercio ». (4-18320)

MARENCO. — *Ai Ministri dell'ambiente, della sanità e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la regione Liguria, con deliberazione della giunta n. 852 del 19 marzo 1993, ha concesso all'ENEL Spa, Centrale Termoelettrica di Genova, via all'Idroscalo, in Porto, autorizzazione allo stoccaggio di rifiuti tossici di amianto, che determinano, come accertato dagli studi fatti in materia, effetti cancerogeni sull'uomo;

l'ENEL Spa ha chiesto ulteriore autorizzazione per lo stoccaggio, presso la stessa centrale termoelettrica di Genova, di una nuova tipologia di rifiuti tossico-nocivi, così come anche per l'aumento del quantitativo di rifiuti di amianto ivi depositabile -:

se sia ammissibile che una centrale destinata alla produzione di energia elettrica sia utilizzata anche come deposito di rifiuti tossico-nocivi;

se ciò sia conforme — considerata la contiguità della centrale termoelettrica dell'ENEL Spa a quartieri genovesi ad alta densità abitativa ed i possibili esiti nocivi sulla salute dei residenti in caso di una emissione incontrollata delle predette sostanze tossiche nell'ambiente circostante, a qualsiasi cosa dovuta, errore o incidente — alle norme stabilite dal decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982.

(4-18321)

MARENCO. — *Ai Ministri dell'ambiente, dell'interno e per i problemi delle aree urbane.* — Per sapere — premesso che:

è stata prevista a Genova, nell'area attualmente occupata dai giardini Montale, tra via A. Spinola e corso U. Bassi, la costruzione di un autosilos, con la conseguente distruzione degli alberi esistenti e quindi privando la popolazione residente della fruizione di una delle poche zone verdi rimaste -:

se non intendano salvaguardare la vivibilità della zona genovese summenzionata anche attraverso la tutela del residuo patrimonio arboreo e vegetale di cui è ancora dotata. (4-18322)

**GANGEMI.** — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la gestione dell'ASST (Azienda di Stato per i servizi telefonici) è stata caratterizzata per anni dal prevalere di criteri *non trasparenti, dallo sperpero di enormi quantità di denaro pubblico e di preziose risorse umane e professionali, dal forte potere di condizionamento esercitato da interessi oscuri e comunque diversi da quelli della collettività;*

particolarmente inquietanti sono da considerarsi le vicende che hanno riguardato le sedi siciliane dell'ASST, e a questo proposito si richiamano le interrogazioni presentate dal senatore Pollice nella X legislatura;

l'entrata in vigore della legge 58/92 e la gestione « IRITEL » non hanno comportato un mutamento di metodi nella conduzione aziendale, anzi gli sprechi di denaro pubblico, i comportamenti illegittimi, le vicende oscure sembrano moltiplicarsi;

in particolare per quanto riguarda la sede di Catania sono stati denunciati da parte di lavoratori: l'uso discrezionale, clientelare, illegittimo degli istituti del trasferimento, del distacco, del comando; l'inutilizzazione o la sottoutilizzazione di amplissimi spazi e di costosissime attrezzature; gli incessanti lavori al di fuori di ogni logica (ristrutturazione di edifici, sostituzione di video-controlli mai utilizzati, sostituzione di un'enorme vetrata con un gran numero di finestre mobili in alluminio anodizzato, eccetera);

grave preoccupazione per le sorti di un patrimonio pubblico di grande valore suscitano le procedure e i criteri seguiti per le dismissioni delle attrezzature;

le spettanze ai dipendenti di Catania vengono pagate non si sa per quali motivi attraverso assegni della « Banca del popolo » di Trapani, banca non certo di forte rilevanza e che non dispone di sedi nella provincia etnea —:

se il ministro delle poste e telecomunicazioni voglia prendere immediate iniziative al fine di accertare e colpire le responsabilità rispetto ai fatti denunciati e per tutelare gli interessi della collettività;

se il ministro di grazia e giustizia voglia urgentemente informare il Parlamento su quale sia la sorte dei diversi esposti presentati alla Magistratura dai lavoratori e da loro organizzazioni circa la gestione dell'ASST. (4-18323)

**CANGEMI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

la mattina di sabato 2 ottobre si è svolta a Catania una manifestazione studentesca cittadina per la difesa e la riqualificazione della scuola pubblica, cui hanno dato la loro adesione anche numerosi insegnanti;

lunedì 4 ottobre gli studenti del liceo-ginnasio « M. Cutelli » che avevano disertato le aule per la manifestazione si sono trovati di fronte all'assurda imposizione da parte del preside professor Rosa Pappalardo di presentarsi l'indomani « accompagnati » dai genitori pena il divieto di entrare a scuola. Incredibilmente la misura è stata assunta anche nei confronti degli studenti maggiorenni;

per la fine della settimana è stata annunciata la convocazione di una riunione dei genitori al fine di « scoraggiare » eventuali altre manifestazioni —:

se il Ministro non intenda assumere immediatamente provvedimenti nei confronti della citata preside al fine di tutelare il diritto alla libera espressione sancito dalla Costituzione. (4-18324)

**CANGEMI.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

numerosi impianti del polo petrolchimico che sorge nel territorio di Priolo non sono più in produzione, e permangono in essi scorie di lavorazione che potrebbero rappresentare, in una zona sismica e con un denso insediamento industriale classificata ad alto rischio, un notevole pericolo per ambiente e popolazioni —:

se non intendano disporre iniziative per quanto riguarda gli impianti per cui non esistono possibilità di riconversione, tendenti al recupero del territorio in cui sorgono in modo da garantire lo sviluppo di attività diverse da quelle industriali e chiudere ogni spazio a ulteriori processi di cementificazione e speculazione;

se non intendano promuovere un piano di riconversione degli impianti fuori produzione adottando i necessari adempimenti per renderli sicuri sia dal punto di vista della sicurezza sul lavoro che da quello dell'impatto ambientale, in modo da garantire nuovi sbocchi occupazionali ad una zona gravemente colpita dalla crisi.  
(4-18325)

**IODICE.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che:

le condizioni socio-economiche dell'area napoletana sono in progressivo peggioramento soprattutto a causa della emergenza lavoro;

nel quadro degli indirizzi e delle scelte del Governo e del Parlamento per il risanamento economico del Paese la presenza dell'industria pubblica nell'area napoletana è in forte calo;

si mettono a dura prova le forze produttive, le organizzazioni sindacali quando si disattendono accordi sottoscritti nel '90, con enormi sacrifici dei lavoratori, tra sindacati e ILVA che prevedevano la

messa in opera del treno a nastri e due nuovi impianti di verticalizzazione del coils;

i detti accordi erano e sono da considerare nel più vasto piano di riconversione produttiva e di recupero territoriale;

in quest'ottica il polo della banda stagnata avrebbe potuto trovare allocazione opportuna nel comprensorio industriale giuglianese senza conseguenze ambientali negative per quest'area sufficientemente attrezzata allo scopo;

da fonti governative autorevoli si ipotizza un futuro turistico per l'area flegrea senza alcun immediato riferimento progettuale e di fattibilità —:

quali provvedimenti urgenti il Governo intende assumere per scongiurare la chiusura dell'impianto di Pozzuoli e per assicurare il rilancio dell'apparato produttivo in una delle aree del Paese ad alta concentrazione di preoccupanti fattori di crisi economico-sociali. (4-18326)

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

il 22 settembre 1992 l'odierno interrogante con sua interrogazione n. 4-05278 aveva denunciato al Ministro dell'interno una situazione insopportabile presso la Stazione Autolinee di Bergamo e nelle sue immediate vicinanze, non più controllata dalle Forze dell'Ordine, zona divenuta sia di giorno che di sera pericoloso ricettacolo di spacciatori e consumatori di droga, vagabondi, delinquenti, senza alcuna sicurezza per quanti sono costretti a frequentare la stazione per motivi di transito, per migliaia di studenti che per la stazione debbono passare per andare a scuola, e per i commercianti ormai impediti a svolgere serenamente la loro attività di lavoro;

il signor Ministro dell'interno si è ben guardato dal rispondere dimostrando una totale insensibilità per l'indispensabile ordine e per la richiesta specifica contenuta nella interrogazione di avere un presidio fisso nella zona e non provvedendo altresì

all'aumento dell'organico per Polizia e carabinieri per cacciare dalle autolinee l'associazione a delinquere che ormai da troppo tempo imperversa contro la gente per bene. Solo dopo aver attuato, nella carenza degli organi di Polizia, una « Ronda Tricolore » della quale l'interrogante a suo tempo si assunse piena responsabilità, le cose andarono meglio, ma ormai da troppi mesi quella situazione si è ripetuta nei termini più pericolosi ed esasperati.

Un'altra richiesta, quella dell'insediamento della Caserma dei Carabinieri in via Novelli a Bergamo vicino alla stazione, nonostante gli impegni ministeriali di dare esecuzione al progetto entro i primi mesi del 1993, non è stata soddisfatta, anche se la risposta ed altra interrogazione dell'interrogante era stata positiva;

un nuovo grave allarme è stato riproposto in questi giorni da parte dei commercianti con una lettera al Prefetto del 24 settembre e in un resoconto apparso sul quotidiano *l'Eco di Bergamo* del 29 settembre 1993. Non è più possibile che il Ministro sia assente e assenti siano le Forze dell'Ordine: perché in questo caso, se continua questa situazione, l'interrogante pensa sia giusto riproporre le « Ronde Tricolori » in difesa dei cittadini. « Siamo assediati da spacciatori e tossicomani » scrivono i commercianti « siamo in condizioni incivili »; « dalla chiusura delle scuole siamo stati quasi totalmente privi di controlli da parte delle forze dell'ordine e così avviene anche ora dopo la riapertura delle scuole, ma è proprio così normale concentrare in un solo luogo la feccia di una città? ». « Non cessano le lamentele di cittadini nei confronti di quel monumento al degrado, alla desolazione e alla invivibilità che è purtroppo da parecchio tempo la stazione delle autolinee ». Così inizia la denuncia del quotidiano *l'Eco di Bergamo*.

La stazione autolinee autentica vergogna; la fama di spacciatori e tossicodipendenti che popola androni, sale d'aspetto, pensiline; le strutture sempre più fatiscenti, con buche lungo i marciapiedi, pezzi di cemento che si staccano, vetrate infrante da tempo, sporcizia ovunque, con

i cestini traboccanti di rifiuti, con la cartaccia sporca un po' dappertutto per terra, con i muri imbrattati da ogni tipo di scritte, con spacciatori che operano alla luce del sole, che avvicinano gli studenti, che compiono ogni tipo di oscenità e di lordura davanti ai negozi dei commercianti; tutto ciò avviene nel centro della civilissima città di Bergamo, senza che né i vigili urbani, né Polizia e Carabinieri intervengano con qualche efficacia;

sembra di essere nelle vicinanze di un postribolo da terzo mondo, ma il ministro dell'interno non risponde alle interrogazioni parlamentari —:

poiché la gente non ne può più e prima che avvengano interventi di « pulizia e di bonifica » indispensabili di altro tipo, se non ritenga giunto il momento di intervenire, come è proprio dovere fare, a favore dei cittadini onesti che hanno il diritto di lavorare in pace e dei ragazzi che hanno pure il diritto di andare a scuola senza avere minacce o pericoli; se, insomma, subito, senza alcun ritardo e senza ipocrisie, si intenda mettere la parola fine a questo degrado operando per i cittadini contro la delinquenza; prima che sia troppo tardi. (4-18327)

VITO, PANNELLA, TARADASH, CICIOMESSERE, BONINO e RAPAGNÀ. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

la BULL Italia in ristrutturazione da tre anni, continua a dichiarare lavoratori in esubero pur avendo raggiunto nel mese di giugno 1993 l'obiettivo previsto sul budget annuo;

la crisi di questa azienda è soltanto una crisi politica e non economica, voluta espressamente dalla casa madre francese;

questa azienda avendo perso la sua autonomia operativa, gestisce questa ristrutturazione in funzione dei numeri e non degli obiettivi da raggiungere;

dal prossimo gennaio la casa madre ritirerà la produzione di elaboratori costruiti in Italia per spostarli in Francia;

la BULL Italia pur denunciando pesanti esuberi nello stabilimento di produzione di Caluso (TO), continua a richiedere lavoro straordinario e sabati lavorativi;

l'azienda si avvale di consulenti esterni che altri non sono che *ex* lavoratori andati in pre-pensionamento;

il personale nello stabilimento di produzione è numericamente ancora troppo elevato per produrre solamente stampanti, e quindi è prevedibile che per il 1994 venga dichiarato ancora personale in esubero;

la BULL Italia pur occupando personale tutto italiano con cicli di produzione tecnologicamente avanzati, venga considerata rispetto ad altre aziende elettroniche italiane una realtà minore —

a fronte dei problemi sopra descritti se il Ministro non ritenga di intervenire su questi problemi, che pongono seri interrogativi sul mantenimento dello stabilimento in Italia e della relativa occupazione nella tormentata area canavesana. (4-18328)

IANNUZZI. — *Al Ministro della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso:*

che a Bacoli (NA), cittadina nel cuore della zona Flegrea, è attiva da svariati anni una succursale del liceo scientifico statale « Ettore Majorana » la cui sede centrale è ubicata a Pozzuoli (NA);

che, nonostante siano poco meno di una decina i chilometri che separano Pozzuoli da Bacoli, la succursale ha sempre avuto un discreto successo quanto a numero di iscrizioni;

che l'utenza ha trovato nell'apertura della sede del Liceo a Bacoli la possibilità di frequentare un tipo di istituto, che per materie, programmi e preparazione, è tradizionalmente considerato un corso di studi ottimale per fornire cultura generale

ampia e tale da permettere un approccio meno complesso e problematico con gli studi universitari;

che attualmente la succursale conta 330 iscritti, suddivisi in 13 classi;

che la maggior parte degli allievi è residente nei comuni di Bacoli, Monte di Procida e loro frazioni;

che a tutt'oggi la sezione C non sta frequentando per completa mancanza del corpo docente, le sezioni A e B osservano orari ridotti a causa della mancanza di docenti delle principali materie —

quali siano i provvedimenti che ritiene necessari affinché si ponga termine alla situazione di sbando nella quale versano gli allievi, costretti a giornate d'aula spezzettate ed a lezioni frammentarie e disordinate, nonostante siano stati chiamati alla frequenza dal 20 settembre scorso;

quali siano i provvedimenti che, con urgenza, intende adottare affinché la succursale di Bacoli (NA) del liceo « E. Majorana », non sia aperta solo formalmente ma anche sostanzialmente. (4-18329)

METRI, FRAGASSI, POLLI e BAMPO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:*

a Bologna, da quando si è insediato il nuovo soprintendente per i Beni artistici e ambientali, dottor Elio Garzillo, il disbrigo delle pratiche di competenza dell'ente ha raggiunto tempi talmente lunghi da poter essere definiti « storici »;

questa lentezza si riflette inevitabilmente sui lavori di restauro, produce disagi logistici ed economici a privati ed operatori del settore, limita la vitalità dello specifico comparto e lo sviluppo economico in genere —

quali iniziative si intendano prendere per risolvere il problema in questione. (4-18330)



XI LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1993

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

in data 22 settembre 1993 la giunta comunale del comune di Bellagio (CO) ha votato una proposta di deliberazione per espropriare l'albergo denominato « Grande Bretagne » sito nel comune di Bellagio e di proprietà della regione Lombardia in base all'articolo 838 del codice civile —:

i provvedimenti che intenda assumere in merito. (4-18331)

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

un grave clima di tensione si è determinato tra i 270 agenti ausiliari tratti-nuti che frequentano un corso presso la scuola della polizia di Stato di Caserta, a causa del comportamento di alcuni funzionari ed in particolare dal dottor Barbagallo, che risulterebbe, da notizie pervenute all'interrogante, usare metodi minacciosi tali da creare ingiustificati ed esagerati timori tra gli allievi —:

se intenda verificare l'esattezza delle notizie sopra riportate;

quali provvedimenti di competenza intenda eventualmente adottare. (4-18332)

GASPARRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

quali siano le esigenze di servizio che hanno determinato il trasferimento d'ufficio e non a domanda del vice sovrintendente della Polizia di Stato Giuseppe Procopio dal Comandante di Serra San Bruno (CZ) al Commissariato di Portoferraio (LI) con fonogramma a firma del Capo della polizia, Vincenzo Parisi, n. 333-D/23307, datato 8 agosto 1993, con decorrenza dal 30 settembre 1993;

se di tale trasferimento, che comporta a norma della legge n. 100 del 1987 il rimborso da parte del Ministero dell'in-

terno in ingenti somme di denaro pubblico, trattandosi di trasferimento d'ufficio, sia stata informata la Procura generale presso la Corte dei conti;

se risulti che il trasferimento sarebbe stato determinato, secondo notizie pervenute all'interrogante, da pressioni politiche originate dall'attuale contestatissimo dirigente del Commissariato di Portoferraio, dottor Pietro Giuffrida, fino a poco tempo addietro dirigente del Commissariato di Serra San Bruno;

se non intendano affrontare con urgenza la verifica del caso ed eventualmente annullare il trasferimento del Procopio per scongiurare il verificarsi di quello che l'interrogante ritiene l'ennesimo e scandaloso provvedimento clientelare. (4-18333)

ITALICO SANTORO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato ed incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali.* — Per sapere — premesso:

che l'ENEL intenderebbe sopprimere, nell'ambito di un suo progetto di ristrutturazione, le agenzie di Roccadaspide a Vallo della Lucania, con gravi disagi per i bisogni dell'utenza interessata e senza apprezzabili riflessi sull'economia delle gestioni —:

se non intenda sollecitare l'Ente suddetto ad una revisione di tale progetto che tenga conto nel debito conto le specificità relative al territorio in esame. (4-18334)

SGARBI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che la biglietteria del Museo di San Marco a Firenze, dove si trovano i capolavori del Beato Angelico, pratici sconti sui biglietti d'in-

gresso agli studenti universitari italiani limitatamente agli studenti delle facoltà di architettura e di lettere e filosofia, ma non agli studenti di altre facoltà, costretti pertanto a pagare il prezzo intero del biglietto —:

chi abbia impartito tale cervelotica ed assurda disposizione;

se non ritenga che questo sia un modo per scoraggiare anziché favorire l'accesso del maggior numero di giovani all'arte e alla cultura;

quali iniziative di competenza ritenga di assumere per verificare se simili incomprensibili discriminazioni siano praticate anche in altri musei di Firenze e del resto d'Italia e, in caso affermativo, per farle cessare. (4-18335)

#### **Apposizione di una firma ad una risoluzione.**

La risoluzione Maccheroni ed altri n. 7-00308, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 1° ottobre 1993, è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Polli.

#### **Ritiro di documenti di sindacato ispettivo.**

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione con risposta scritta Solaroli n. 4-17591 del 14 settembre 1993;

interpellanza Tassi n. 2-00995 del 28 settembre 1993;

interrogazione con risposta scritta Maurizio Balocchi n. 4-18105 del 28 settembre 1993.

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

---



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

**AIMONE PRINA, FORMENTI, ORESTE ROSSI e BRAMBILLA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito dell'inchiesta sull'ANAS attualmente condotta dalla Procura della Repubblica di Roma esistono molteplici filoni di indagini, tra i quali quelli relativi alle opere stradali legate ai campionati mondiali di calcio del '90 ed alle più recenti manifestazioni colombiane di Genova del '92;

in questo quadro giudiziario si sta in particolare indagando su quelle « opere ANAS » che, fatte rientrare tra le opere per le celebrazioni del quinto centenario della scoperta dell'America, altro non si sono rivelate che opere estranee a tali manifestazioni e per di più in moltissimi casi vecchie di anni, nate per altri scopi e già bocciate nel passato per vizi urbanistici e probabili danni paesistico-ambientali;

approfitando di quel « meccanismo » decisionale, né trasparente né regolare, inventato appositamente per accelerare l'assegnazione dei lavori dei mondiali del '90, l'approvazione di tali opere stradali ora inquisite fu possibile grazie ad un organismo meglio noto come « conferenza di servizi » che le approvò in alcune riunioni svoltesi frettolosamente tra l'aprile del '90 ed il marzo del '91 per decidere il lavoro delle colombiadi;

nel clima di irregolarità, di pressione, del richiamo costante alla « somma urgenza » di predette riunioni furono deliberati i progetti della tangenziale di Casteggio e Voghera, della tangenziale di Crema, della strada provinciale Milano-Monza-Lecco, del collegamento tra la A1 e la tangenziale est di Milano e del collegamento tra detta

tangenziale e la strada statale 36, tanto per citare i casi più eclatanti;

molte di queste opere, con buona pace per l'urgenza a suo tempo invocata per la loro approvazione e per le tangenti che le società costruttrici aggiudicatrici ebbero a sborsare, non solo non sono state terminate per le colombiadi ma a tuttoggi si trovano ancora in corso di realizzazione;

si stanno accertando come gravissime e penalmente perseguibili le irregolarità procedurali di assegnazioni e le responsabilità amministrative e personali di alti funzionari ANAS, dell'ex Ministro dei lavori pubblici, dei rappresentanti di vari organismi a livello regionale e di varie società autostradali;

la pratica della trattativa privata nell'aggiudicazione dei lavori ha trovato applicazione reiterata in una violazione continua dei termini di legge ed in una spirale di tangenti che ha eroso i fondi destinati alle opere —:

quali iniziative intenda immediatamente assumere relativamente alle opere stradali illegittimamente rientrate nel programma per le colombiadi e per evitare il riproporsi di tali gravissime situazioni in futuro. (4-12455)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione parlamentare in oggetto, si rende noto che, il Parlamento, con la legge 205/89, ha dettato le disposizioni e le procedure da seguire per l'approvazione e l'affidamento dei lavori connessi con le manifestazioni dei campionati di calcio e le « Colombiane ».*

*Il bacino di intervento, sul quale programmare le varie opere Colombiane, era stato individuato dalla VIII Commissione dei lavori pubblici, con apposita risoluzione del 27.09.1989, nel sistema infrastrutturale ed i connessi collegamenti del Piemonte e della Lombardia.*

*A seguito di tale indicazione, l'ANAS ha programmato una serie di interventi il cui elenco dettagliato è stato altresì presentato all'apposita Commissione Parlamentare istituita dall'articolo 3 della citata legge 205/89.*

*A detta Commissione sono state inoltre trasmesse le notizie sull'andamento dei lavori necessari per la predisposizione delle prescritte relazioni semestrali al Parlamento.*

*I progetti sono stati esaminati, inoltre, dalla conferenza dei Servizi, organismo comprensivo anche dei rappresentanti dei vari enti territoriali interessati dalle opere in questione.*

*I lavori di cui trattasi, come noto, sono stati, in alcuni casi, soggetti ad inchieste della Magistratura, i cui sviluppi sono ancora in corso.*

*Per quanto mi riguarda, sono ben note le rigorose direttive con cui ho richiamato gli uffici dipendenti ad assicurare la massima trasparenza sugli appalti pubblici, privilegiando il ricorso alle gare concorsuali, estese ad un adeguato numero di imprese e limitando le trattive private ai soli casi del tutto eccezionali previsti dalla legge.*

Il Ministro dei lavori pubblici:  
Merloni.

GIORDANO ANGELINI, GUIDI e GRILLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il nuovo orario estivo per la linea ferroviaria Firenze-Faenza prevede una consistente riduzione del servizio con treni soppressi definitivamente, una massiccia riduzione nei giorni festivi, la sostituzione di molti treni con autobus e l'abolizione di molte fermate;

questo si traduce in una ulteriore riduzione dopo i peggioramenti degli ultimi anni mentre le FS sul loro periodico « Amico treno » affermano che nel 1993 offriranno gli stessi volumi di traffico del 1992;

aumenteranno notevolmente i disagi per il comune di Brisighella che ha nei 20 Km. di ferrovia l'unico servizio di trasporto pubblico;

il comune di Crispino del Lamone che ha nel turismo giornaliero una importante risorsa sarà duramente colpito nelle giornate festive;

la soppressione del treno 6798 priverà molti lavoratori pendolari di un servizio indispensabile —:

quali siano le motivazioni che hanno portato a queste decisioni;

se non ritenga tutto ciò in palese contraddizione con gli interventi in corso per il miglioramento della linea ferroviaria;

se non ritenga che la sempre più frequente sostituzione del treno con l'autobus da parte della FS Spa non contrasti con le quotidiane affermazioni dell'esigenza di potenziare il trasporto ferroviario e con l'impegno del Governo di affrontare in modo unitario la riorganizzazione della mobilità locale;

cosa intenda fare per dare risposta a problemi resi più acuti dalle ultime decisioni delle FS e per impedire che le scelte dell'orario del 1993 si traducano nel totale abbandono del trasporto su ferrovia da parte dei cittadini. (4-11362)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che l'orario estivo 1993 mantiene sostanzialmente invariata l'offerta di servizi sulla linea Firenze-Faenza.*

*Le variazioni che sono state introdotte riguardano una differenziazione dell'offerta a seconda dei flussi di traffico che si verificano dal lunedì al venerdì e la domenica oltre al periodo di giugno e settembre in cui il traffico di clienti pendolari e studenti subisce una naturale contrazione.*

*Alcune corse poco utilizzate o con una frequentazione limitata ad alcune tratte, sono state sostituite con bus sulla base dell'analisi della domanda anche per evitare pesanti ricadute sul costo del servizio.*

*La linea Firenze-Faenza rientra nelle linee a carattere regionale e l'offerta di servizio potrà rientrare in un accordo di programma con la regione che consenta di mantenere sia i livelli dei Servizi, anche integrati con altri vettori, che di contenere i costi di gestione.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

GIORDANO ANGELINI, CIONI e GUIDI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il nuovo orario estivo per la linea ferroviaria Firenze-Faenza prevede una consistente riduzione del servizio con treni soppressi definitivamente, una massiccia riduzione nei giorni festivi, la sostituzione di molti treni con autobus e l'abolizione di molte fermate;

questo si traduce in una ulteriore riduzione dopo i peggioramenti degli ultimi anni mentre le ferrovie dello Stato sul loro periodico « Amico treno » affermano che nel 1993 offriranno gli stessi volumi di traffico del 1992;

aumenteranno notevolmente i disagi per il comune di Brisighella che ha nei 20 chilometri di ferrovia l'unico servizio di trasporto pubblico;

il comune di Crispino del Lamone che ha nel turismo giornaliero una importante risorsa sarà duramente colpito nelle giornate festive;

la soppressione del treno 6798 priverà molti lavoratori pendolari di un servizio indispensabile —;

quali sono le motivazioni che hanno portato a queste decisioni;

se non ritenga tutto ciò in palese contraddizione con gli interventi in corso per il miglioramento della linea ferroviaria;

se non ritenga che la sempre più frequente sostituzione del treno con l'autobus da parte della ferrovie dello Stato Spa non contrasti con le quotidiane affermazioni dell'esigenza di potenziare il trasporto ferroviario e con l'impegno del Governo di affrontare in modo unitario la riorganizzazione della mobilità locale;

cosa intenda fare per dare risposta a problemi resi più acuti dalle ultime decisioni delle ferrovie dello Stato e per impedire che le scelte dell'orario 1993 si

traducano nel totale abbandono del trasporto su ferrovia da parte dei cittadini. (4-11374)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che l'orario estivo 1993 mantiene sostanzialmente invariata l'offerta di servizi sulla linea Firenze-Faenza.*

*Le variazioni che sono state introdotte riguardano una differenziazione dell'offerta a seconda dei flussi di traffico che si verificano dal lunedì al venerdì e la domenica oltre al periodo di giugno e settembre in cui il traffico di clienti pendolari e studenti subisce una naturale contrazione.*

*Alcune corse poco utilizzate o con una frequentazione limitata ad alcune tratte, sono state sostituite con bus sulla base dell'analisi della domanda anche per evitare pesanti ricadute sul costo del servizio.*

*La linea Firenze-Faenza rientra nelle linee a carattere regionale e l'offerta di servizio potrà rientrare in un accordo di programma con la regione che consenta di mantenere sia i livelli dei Servizi, anche integrati con altri vettori, che di contenere i costi di gestione.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

dal 14 giugno, per disposizione del compartimento toscano dell'Ente ferrovie, è stata disposta la chiusura notturna della stazione di Firenze Santa Maria Novella nell'orario 1,30-4,30 con il conseguente spostamento alla stazione di Firenze Campo di Marte delle fermate dei treni in transito;

tale provvedimento, motivato con la necessità di effettuare una serie di lavori e di impedire l'accesso alla stazione di persone che gravitano nel mondo della notte, ha provocato molte perplessità e riserve, produce sicuramente alcuni disagi e inconvenienti e i benefici che comporta sembrano davvero modesti;

alla luce di questi dati appare più che opportuno, in via prioritaria, rivedere il provvedimento di chiusura e comunque

garantire che sarà revocato con la fine dell'orario estivo per il 1993 —:

se non si ritenga di adottare altri tipi di iniziative per evitare gli inconvenienti che si registrano di notte in molte stazioni, specie delle grandi città, e se il compartimento toscano dell'Ente ferrovie considera ancora polo principale, per l'organizzazione ferroviaria fiorentina, la stazione di Santa Maria Novella e in che modo intende garantire questo ruolo. (4-15374)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato riferiscono che già da tempo 32 treni (fra i quali la quasi totalità dei treni a lungo percorso notturno) provenienti dal Sud o ivi diretti, non espletavano più servizio a Firenze S. Maria Novella ma a Firenze C. Marte. Con l'attuale orario estivo, nella stazione di Firenze C. Marte, fanno servizio altri quattro treni che non effettuano quindi le fermate alla stazione di Firenze S. Maria Novella.*

*Ciò ha consentito di ottenere in quest'ultima una fascia oraria libera da treni, che ha permesso l'immediato inizio di urgenti lavori alle linee elettriche dell'impianto.*

*La chiusura notturna della stazione di Firenze S.M.N. è stata disposta dal 14 giugno c.a., 22 giorni dopo l'entrata in vigore dell'orario 93/94, sostanzialmente per le seguenti ragioni:*

- 1) per la mancanza di treni;
- 2) per agevolare l'esecuzione dei lavori suddetti;
- 3) per consentire le pulizie radicali dell'impianto;
- 4) per ragioni di sicurezza.

*In merito al punto 4), le Ferrovie dello Stato segnalano che anche il Prefetto di Firenze, in data 14 maggio 1993, aveva invitato la Direzione Compartimentale di Firenze ad adottare iniziative per migliorare la sicurezza dell'impianto che temeva potesse essere pregiudicata dalla continua presenza di persone senza fissa dimora, che vi sostavano abitualmente durante le ore notturne. A ciò si devono aggiungere i notevoli danni che venivano sistematicamente arrecati al mate-*

*riale ferroviario in sosta, quantificabili in circa mezzo miliardo l'anno.*

*Le Ferrovie dello Stato a partire dal 14 giugno c.a., d'intesa con la Dirigenza del Compartimento Polfer, hanno altresì istituito un servizio di vigilanza notturna a mezzo guardie giurate, nella parte estrema della stazione (zona parco), ovviamente ferma restando la competenza primaria degli organi di Pubblica Sicurezza, con i quali, assicurano, manterranno una stretta collaborazione.*

*I risultati del provvedimento vengono ritenuti positivi dalle Ferrovie dello Stato.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

BORGHEZIO. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso che:*

*uno dei capolavori dell'architettura medievale del Piemonte, la millenaria Sacra di San Michele, versa da anni in condizioni di pericolo, soprattutto a causa della situazione del tetto del monastero e delle infiltrazioni d'acqua che stanno progressivamente sgretolando le antichissime mura, con cedimenti e crolli;*

*in particolare, è minacciata la stessa famosissima « porta dello Zodiaco » e la Torre della Bellalda —:*

*se non ritenga urgente e indilazionabile un intervento decisivo per la conclusione dei lavori a suo tempo incominciati e, ora, praticamente abbandonati per mancanza di fondi, dall'impresa incaricata, al fine di impedire il totale disfacimento di uno dei monumenti-simbolo della civiltà del Nord.* (4-16082)

RISPOSTA. — *In merito alla Sacra di S. Michele la competente Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Torino ha comunicato che esistono una cattiva tenuta del tetto del Monastero e infiltrazioni di acqua provenienti dallo « Scalone alle Chiese ». Detti problemi avrebbero dovuto essere risolti dall'ultimo lotto di opere finanziate dal Provveditorato alle OO.PP. del Piemonte, che già aveva effettuato la manutenzione dei*



tetti della Chiesa e dei terrazzamenti. Purtroppo recenti limitazioni di bilancio hanno impedito sinora di portare a termine l'intervento.

Alcuni crolli si sono verificati nelle mura del complesso verso valle, ove sono i ruderi dell'antico monastero; si tratta tuttavia di crolli molto limitati, che potrebbero essere bloccati con interventi di fissaggio del coronamento superiore. Purtroppo la collocazione quasi a strapiombo dei ruderi sulla vetta del Pirchiriano rende tale operazione complessa e costosa, sia per la formazione dei ponteggi, sia per il trasporto del materiale sul luogo del cantiere. Esiste un imponente progetto di consolidamento e valorizzazione di tali ruderi, redatto nel 1987 dagli architetti G. Carità e F. Delmastro per l'Associazione Amici della Sacra; tale progetto non ha avuto seguito operativo sempre a causa della scarsità di fondi.

Per quanto riguarda la torre della Bell'Alda, essa è purtroppo interessata da un movimento franoso che ha già cancellato un tratto del sentiero di accesso ai ruderi dell'antico Monastero. La conservazione della Torre è oggi affidata alla roccia sottostante, mentre è venuto del tutto a mancare il terreno connettivo tra la porta di accesso ai ruderi e i ruderi stessi. Si calcola che circa 300 mq. di materiale terroso siano stati trascinati a valle.

Funzionari della predetta Soprintendenza, a seguito di un sopralluogo effettuato l'8.7.1993, hanno evidenziato la gravità della situazione al Provveditorato alle OO.PP. di Torino, alla Provincia e al Sindaco di Sant'Ambrogio di Susa.

Si segnala infine che, secondo una stima della Soprintendenza di Torino, i costi prevedibili degli interventi necessari sarebbero di lire 1.000.000.000 per i consolidamenti geologici e il ripristino dei percorsi ai ruderi del Monastero, di lire 600.000.000 per il consolidamento e il restauro della Torre della Bell'Alda e di lire 800.000.000 per la manutenzione straordinaria del tetto del Monastero.

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

CALZOLAIO. — Ai Ministri dei trasporti e del tesoro. — Per sapere — premesso che:

con l'entrata in vigore del primo orario ferroviario invernale dopo la trasformazione dell'ente ferrovie in società per azioni, dovrebbe scomparire nei giorni festivi ben 900 treni in tutt'Italia, probabilmente sostituiti con autobus, con l'obiettivo di ridurre i costi per il personale;

oltre venti tratte ferroviarie saranno completamente chiuse al traffico nei giorni festivi;

invece di potenziare i servizi di trasporto locale su rotaia, si sceglie di congestionare ulteriormente il traffico stradale;

si verificano gravi disagi per la popolazione e l'utenza;

una delle linee interessate è la Civitanova-Fabriano, (Albacina), sembrerebbe solo per il tratto Civitanova-Macerata, che interessa comunque l'intera provincia di Macerata due bacini idrografici, due sedi universitarie (Macerata e Camerino) e collega la litoranea Adriatica e l'interappenninica Ancona-Roma;

tale scelta è avvenuta unilateralmente, senza preventive comunicazioni e/o spiegazioni ad enti locali, senza coinvolgimento delle realtà locali;

sulla tratta Civitanova-Albacina sono attivati lavori per decine di miliardi, attraverso un oneroso impegno finanziario (oltre 2/3 della spesa complessiva) degli enti locali e della Regione per modernizzare e potenziare la linea, con l'obiettivo di ottenere l'abbattimento dei costi di gestione;

il Piano Provinciale dei Trasporti, unanimemente adottato dal Consiglio Provinciale di Macerata, definisce la tratta « area principale del trasporto pubblico locale », anche perché le ferrovie sono talora l'unico mezzo certo di collegamento (per le interruzioni della rete viaria a causa di avversità atmosferiche) e la ga-

ranza della tutela del diritto alla mobilità per lavoratori, studenti, anziani e per l'insieme dei cittadini;

la provincia di Macerata soffre di gravi carenze e lentezze nei collegamenti con altre zone del paese e in giorni festivi non sembra esservi un crollo della domanda —:

se possono rapidamente far conoscere le « diseconomie » che motiverebbero il provvedimento e le differenziazioni fra i vari tratti delle linee interessate;

se il Ministro dei Trasporti non ritenga utile richiamare tempestivamente la società delle Ferrovie italiane ai doveri di servizio pubblico per le linee di interesse regionale, sollecitando la sospensione delle decisioni di soppressione;

se i conti economici per raggiungere l'obiettivo della riduzione dei costi sono stati realizzati tenendo conto dei mutamenti organizzativi e strutturali in corso d'opera (il termine della prima parte dei lavori è il 1993 per la tratta Civitanova-Albacina);

come il Ministero del Tesoro intenda intervenire in sedi di controllo dell'attività della società per azioni. (4-05098)

**RISPOSTA.** — *Si risponde anche a nome del Ministro del tesoro.*

*Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che la soppressione dei treni nei giorni festivi e la loro sostituzione con bus è stata attuata sull'intero territorio nazionale sulla base delle analisi di frequentazione effettuate sulle linee interessate al provvedimento per rispondere in termini immediati ai problemi legati alla disponibilità di risorse finanziarie.*

*Le Ferrovie dello Stato sottolineano, altresì, che il servizio ferroviario rappresenta una alternativa conveniente rispetto alla gomma solo in presenza di elevati flussi di domanda, in quanto presenta costi di esercizio di oltre dieci volte superiori a quelli su strada.*

*Poiché tra gli obiettivi perseguiti dalle Ferrovie dello Stato sono compresi il risanamento del bilancio, la conseguente ridu-*

*zione degli oneri a carico dello Stato e la riqualificazione del servizio, per dare concreta risposta a queste finalità di interesse generale, presso i competenti uffici delle Ferrovie dello Stato sono stati avviati studi per l'elaborazione di orari diversificati ed integrati con le diverse modalità di trasporto che meglio riflettano l'andamento dei flussi giornalieri, settimanali e stagionali del traffico.*

*È una iniziativa questa che introduce elementi di flessibilità e di forte specializzazione nel servizio ferroviario ottimizzando l'utilizzazione dei mezzi e delle risorse umane ed economiche.*

*È pertanto, in tale ottica che le ferrovie dello Stato hanno disposto i recenti provvedimenti di sostituzione delle corse ferroviarie festive con servizi automobilistici, sperimentalmente adottati sulla tratta Civitanova-Albacina-Fabriano.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

CARLI. — *Al Ministro degli affari esteri.*  
— Per sapere — visto che:

il disposto della legge 49/87 stabilisce precisi interventi a favore delle P.V.S.. Per il tramite delle O.N.G.;

le O.N.G. sono particolarmente penalizzate dalla attuale situazione di paralisi del settore cooperazione dello sviluppo del ministero, che riguarda sia i programmi che i progetti già realizzati sulla base di impegni precisi non ancora rimborsati, sia i progetti nuovi su cui il ministero non riesce a concludere l'iter burocratico;

per continuare ad operare, ma soprattutto per mantenere gli impegni con i partners del terzo mondo, le O.N.G. hanno dato fondo a tutte le proprie risorse e che se la situazione non si sbloccherà rapidamente moltissime O.N.G. si vedranno costrette a chiudere o a ricorrere a vie legali per recuperare un'imponente mole di crediti;

in più di trent'anni di impegno per la solidarietà internazionale le O.N.G. hanno dimostrato di sapere positivamente ope-

rare utilizzando in modo encomiabile i fondi pubblici, attivando contemporaneamente un volontariato socialmente molto produttivo anche nella società nazionale oltre che nei paesi del terzo mondo, assumendo, sulla base di programmi concordati i bisogni primari delle comunità locali, sostenendo e organizzando migliaia di partner nei P.V.S., realizzando progetti di sviluppo sostenibile in un'attività pubblicamente riconosciuta molto qualificata e produttiva;

pertanto in base a quanto previsto dalla legge 49/87 si impegna il ministero degli Esteri affinché le O.N.G. siano considerate soggetti autonomi della cooperazione e così siano considerate soggetti degni di maggiore fiducia. Siano giudicate sulla base del loro operato e delle loro potenzialità ed operatività, valutandole sulla base dei progetti da esse realizzate anziché essere costrette a disperdere tempo ed energie in una defaticante valutazione *ex ante* sulla carta dei progetti come attualmente avviene;

la percentuale delle risorse riservate a progetti delle O.N.G. nei P.V.S. rappresentano una minima parte (circa il 3 per cento) dei fondi della legge 49/87;

se intenda rivedere sostanzialmente la percentuale dei fondi riservata alle O.N.G. raddoppiando come minimo per il 1993 la quota segnata per il 1992.

(4-13121)

RISPOSTA. — *L'azione svolta dalle Organizzazioni Non Governative (O.N.G.) rappresenta un aspetto importante della nostra cooperazione allo sviluppo, caratterizzandosi per una strategia ed una metodologia di intervento peculiari, basate sul volontariato.*

*In considerazione del significativo ruolo, riconosciuto a livello internazionale, svolto dalle O.N.G., alle iniziative da esse realizzate è sempre stata assegnata una particolare priorità, sia per quanto riguarda i programmi da esse promossi che relativamente ai progetti loro affidati dal Ministero degli Esteri, come confermato dai risultati del*

*lavoro della Commissione Speciale sulla Cooperazione allo Sviluppo, istituita nel novembre 1992.*

*Tale orientamento è stato ribadito dalla Direzione Generale per la Cooperazione allo Sviluppo del Ministero degli Esteri nel quadro del riavvio delle attività di cooperazione e della riorganizzazione delle modalità operative, nonché nell'ambito dell'elaborazione di un programma per l'azione futura, sotto il duplice profilo della riprogrammazione degli impegni esistenti sulla base delle nuove più limitate disponibilità finanziarie e dell'elaborazione di un nuovo quadro concettuale della politica di cooperazione allo sviluppo.*

*La revisione degli impegni progressi ha senza dubbio comportato un rallentamento nel campo della programmazione e dell'avvio delle iniziative affidate. Nel corso dei primi mesi del 1993 sono stati tuttavia approvati alcuni interventi urgenti che hanno confermato precedenti impegni relativi a progetti affidati sul canale straordinario ad O.N.G. e sono stati altresì deliberati programmi di emergenza che assegnano ad O.N.G. l'esecuzione di importanti iniziative, in particolare in Etiopia ed in Somalia.*

*L'attività degli organi decisionali si è quindi incentrata sullo sblocco di un gruppo di iniziative già in fase di istruttoria e sulla definizione di un quadro certo di programmazione che faciliterà il compito degli uffici preposti all'istruttoria dei progetti O.N.G.*

*È d'altra parte vero che una certa carenza di organicità negli interventi ed un iter burocratico poco agile — che ha allungato i tempi intercorrenti fra stanziamenti ed erogazioni — hanno talvolta ridotto la capacità operativa delle organizzazioni e provocato ritardi nell'attuazione e realizzazione dei progetti. Va inoltre rilevato che, essendo andata aumentando nel corso degli anni l'incidenza del finanziamento pubblico sulle attività delle O.N.G., queste risentono maggiormente delle ripercussioni della situazione di crisi attraversata dalla cooperazione governativa.*

*Relativamente all'attribuzione a dette organizzazioni dello status di soggetti autonomi della cooperazione, occorre ricordare che la legge n. 49/87, nel definire le caratteristiche che un Ente senza fini di lucro deve possedere per ottenere il riconoscimento*

di idoneità ai sensi dell'articolo 28, ha già riconosciuto loro tale status.

Venendo alla valutazione dell'operatività e delle potenzialità delle O.N.G., va segnalato che essa rappresenta un elemento fondamentale sia nell'istruttoria dei pre-affidamenti, che nella programmazione annuale dalle iniziative promosse.

Tuttavia, la riuscita dei progetti precedentemente realizzati dalle O.N.G., mentre contribuisce a definire e ad aggiornare il quadro delle capacità gestionali di ogni organizzazione, non può essere considerata, alla luce della normativa e delle procedure vigenti, elemento sufficiente per decidere in merito alla concessione di contributi a progetti da esse promossi. Infatti, come accade per tutte le iniziative di cooperazione finanziate ai sensi della legge 49/87, tale decisione si fonda su di una valutazione della proposta di finanziamento secondo procedure trasparenti che consentono all'amministrazione non solo di valutare l'opportunità di erogare un contributo, ma anche di verificare la correttezza dell'uso del contributo stesso.

Quanto ai fondi riservati alle O.N.G. per l'anno in corso, in percentuale essi hanno registrato un incremento benché la diminuzione delle disponibilità finanziarie complessive abbia nel contempo comportato una riduzione delle somme attribuite in totale. Si è comunque cercato di contenere quanto più possibile tale riduzione, considerate le necessità di bilancio.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Azzarà.

CAVERI. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

come è noto l'articolo 116, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevede, tra l'altro, che i titolari di patente di categoria B e C per guidare mezzi adibiti a servizi di emergenza debbano conseguire un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente Ufficio Generale della M.C.T.C. sulla base dei requisiti modalità e programmi d'esami fissati da apposito regolamento applicativo;

tenuto conto che in Valle d'Aosta le persone interessate al conseguimento dell'abilitazione, dipendenti dell'U.S.L. ed appartenenti ad Associazioni di volontariato, ammontano a circa 1.000 unità e considerato, che l'U.S.L. ha in programma l'organizzazione di corsi di preparazione all'esame —:

se l'obbligatorietà del possesso del certificato per tutti gli operatori adibiti alla guida dei veicoli di soccorso scatterà a decorrere dalla data prevista del 1° luglio 1993;

se sia ipotizzabile una sanatoria riservata al personale dipendente o quanto meno un differimento della decorrenza di legge. (4-14243)

RISPOSTA. — Al fine di tutelare i diritti acquisiti da tutti coloro che guidano autoveicoli adibiti a servizi di emergenza e facciano parte di Associazioni — professionali o volontaristiche — riconosciute, la Commissione interministeriale per la revisione del Codice della Strada ha proposto incisive modifiche al testo dell'articolo 116.

La nuova formulazione di questo, prevista dallo schema di decreto legislativo concernente « Disposizioni correttive e integrative del Codice della Strada », approvato dal Consiglio dei Ministri e attualmente all'esame del Parlamento, ha tenuto conto dei suggerimenti e delle proposte avanzate al riguardo dalle Associazioni di cui sopra è cenno.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

CICCIOMESSERE, BONINO, PANNELLA, TARADASH, ELIO VITO e RAPAGNÀ. — Ai Ministri degli affari esteri e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

la Repubblica di Macedonia è tuttora vittima indiretta dell'embargo decretato dall'Onu contro la cosiddetta piccola Jugoslavia (Serbia e Montenegro);

la Repubblica di Macedonia è inoltre vittima di pesanti, anche se non dichiarate,

restrizioni economiche e commerciali messe in atto dalla Repubblica di Grecia;

la Repubblica di Macedonia si confronta, come tutti i paesi ex-comunisti, con i drammatici e dolorosi processi di riforma delle sue strutture economiche, finanziarie ed amministrative;

tali processi riformatori sono, purtroppo, necessariamente dolorosi per quanto riguarda il tenore di vita dell'intera popolazione e il livello di occupazione del paese;

il Parlamento italiano si è dichiarato a favore di un riconoscimento rapido e, se necessario, unilaterale, della Repubblica di Macedonia;

il Presidente della Repubblica e il Presidente del Consiglio hanno, in questo spirito, ricevuto ufficialmente il Primo Ministro macedone;

perché le procedure per l'apertura del Consolato della Repubblica di Macedonia in Italia, come primo passo in vista del riconoscimento della Macedonia da parte dell'Italia, non siano state ancora positivamente concluse;

perché alle richieste delle autorità della Repubblica di Macedonia per l'ingresso e il transito in Italia degli autotrasportatori macedoni (quantificati dalle stesse autorità in 1.500 e 1.000 unità annue rispettivamente per l'ingresso e per il transito) le autorità italiane hanno risposto concedendo complessivamente solo 100 permessi. (4-11966)

**RISPOSTA.** — *La richiesta formale macedone per l'apertura di un Consolato Generale a Roma, pervenuta all'inizio dello scorso mese di agosto tramite il nostro Console Generale a Skopje, è attualmente all'esame del Ministero degli Affari Esteri.*

*Relativamente alle autorizzazioni per il trasporto internazionale di merci su strada, alla Macedonia, in virtù di intese dirette con quelle Autorità, ne sono già state concesse 500, suddivise in due tranches, una prima di 100 ed una seconda di 400.*

*È da tener presente che nel settore in esame è necessario addivenire ad intese che garantiscano un equilibrio dei traffici tra l'Italia e le altre parti contraenti, evitando di concedere autorizzazioni in numero eccessivamente elevato per l'utilizzo dei vettori stranieri quando quelli italiani non siano interessati in misura sufficiente per tali relazioni di traffico.*

*Prima di adottare decisioni in materia vengono altresì consultate le Associazioni di categoria, i cui rappresentanti — che fanno parte della Commissione consultiva per l'autotrasporto internazionale di merci — nella fattispecie hanno evidenziato l'interesse al momento non rilevante dei trasportatori italiani per i traffici con la Macedonia.*

*Occorre sottolineare che all'intesa con le Autorità macedoni si è addivenuti proprio per venire incontro alle esigenze da queste manifestate ed in attesa che si possano avviare le trattative per la conclusione di un accordo per il trasporto su strada.*

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Azzarà.

**CRUCIANELLI e CAPRILI.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

*l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha avanzato ed avanza in modo contraddittorio ipotesi di riduzione, se non di cessazione di attività dei traghetti delle Ferrovie dello Stato in attività nel porto di Civitavecchia, almeno per il settore viaggiatori;*

*da testimonianze e fatti di cronaca risulta che durante l'estate, quando massima è la richiesta di trasporto di viaggiatori, l'attività dei traghetti delle Ferrovie dello Stato è stata prevalentemente legata al trasporto merci, al punto che pare vi sia stata una riduzione del 24 per cento del trasporto passeggeri;*

*queste ed altre scelte dell'amministrazione sembrano testimoniare la necessità dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato di sabotare il bilancio finan-*

ziario, la credibilità, e la produttività dei traghetti delle Ferrovie dello Stato —:

se il Ministro non ritenga urgente intervenire in un'area che ha già enormi problemi e se non sia urgente conoscere le intenzioni e le strategie e il piano delle Ferrovie dello Stato onde evitare che possano essere pregiudicati altri posti di lavoro. (4-06236)

**RISPOSTA.** — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. confermano che nell'estate 1992 sulla rotta per la Sardegna è stata presentata un'offerta più limitata che, confrontata con lo stesso periodo del 1991, evidenzia una diminuzione del servizio di trasporto di circa il 30 per cento per i viaggiatori e del 38 per cento per le auto.*

*Tale riduzione dell'offerta va tuttavia correlata all'andamento del traghettamento nel quadrimestre estivo 1991 nel quale le Ferrovie dello Stato hanno trasportato circa 40.000 auto a fronte di un'offerta di oltre 80.000 posti per ciascun senso; nell'estate del 1992, pur riducendo l'offerta, le Ferrovie dello Stato hanno comunque garantito oltre 50.000 posti auto per ciascuna direttrice, ossia il 25 per cento in più di quanto effettivamente traghettato nello stesso periodo del 1991.*

*Parallelamente a tale nuova impostazione del servizio, le Ferrovie dello Stato hanno provveduto a mutare la consistenza della flotta, disarmando a fine 1991 la N/T Tyrsus, e specializzando per l'esclusivo trasporto dei carri la N/T Hermaea; questi provvedimenti sono stati assunti in quanto le citate unità, data l'età vetusta (erano state costruite nei primi anni '60), non erano più in grado di assicurare un servizio passeggeri efficiente nell'ottica della qualità.*

*Le Ferrovie dello Stato S.p.A. fanno rilevare che il trend negativo del traffico già manifestatosi nel 1991 si è accentuato nel 1992 in quanto la domanda si è indirizzata verso operatori che, effettuando consistenti investimenti, avevano provveduto al miglioramento non solo quantitativo ma anche qualitativo della propria flotta, assicurando soprattutto quel comfort che la clientela mostra di gradire particolarmente.*

*Le Ferrovie dello Stato fanno sapere in proposito che, oltre alla disposta riduzione della flotta, erano stati programmati interventi volti ad accrescere la potenzialità e la qualità del servizio.*

*In primo luogo era stata studiata la ristrutturazione della Nave Traghetto Logudoro, specializzandola per l'esclusivo traghettamento dei viaggiatori e delle auto; a seguito di tale intervento, la stessa nave avrebbe aumentato il numero dei passeggeri trasportabili da 998 a circa 1.250, e quello delle auto da 230 a 350.*

*Era, inoltre, in avanzata fase la realizzazione dell'alta velocità sul mare, mediante l'utilizzazione di un nuovo mezzo veloce, del tipo catamarano, in grado di trasportare 450 viaggiatori e 90 auto, che avrebbe fatto servizio tra Fiumicino e Golfo Aranci, impiegando circa tre ore e mezzo ed effettuando due doppie traversate nelle 24 ore.*

*L'ultimazione di tali interventi, prevista nel termine di pochi mesi, avrebbe consentito l'operatività del servizio potenziato per l'estate 1992.*

*Per successive differenti scelte strategiche le suesposte iniziative non hanno però avuto seguito in quanto da parte del Ministero della marina mercantile è stato suggerito di evitare investimenti nel settore navigazione che risultassero in contrasto con analoghi interventi effettuati per altre imprese in cui è presente la mano pubblica.*

*In ottemperanza a tale indirizzo, le Ferrovie dello Stato hanno, quindi, avviato colloqui con la Società Tirrenia, nell'ottica di giungere ad un'intesa che implicasse significative sinergie, suscettibili di tradursi in vantaggi sia per gli operatori interessati che per la clientela; tali colloqui sono tuttora in corso.*

*Per quanto riguarda il settore merci, le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che nel rinnovamento è inclusa la realizzazione di una nuova nave tipo Garibaldi, la cui disponibilità, prevista non prima dell'anno 1994, assicurerà il traghettamento dei carri ferroviari con sole due navi, con evidenti benefici economici.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

DE BENETTI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.* — Per conoscere — premesso che:

l'ANAS (Azienda nazionale autonoma delle strade) — compartibilità della viabilità di Genova — sta eseguendo sulla strada statale n. 1 « Via Aurelia », precisamente sul tronco Carrodano-Chiavari, tra i chilometri 474 e 475 interessanti le Rocche di S. Anna attraversate da due gallerie naturali e tre artificiali, lavori definiti dalla stessa ANAS « urgenti, di miglioramento ed adeguamento del corpo stradale, compresa la eliminazione delle strettoie rappresentate dalle gallerie naturali »;

i lavori previsti dall'ANAS e descritti in una propria comunicazione alla regione Liguria consistono in:

allargamento dei tratti di galleria naturale per uniformare la sezione stradale ed eliminare le strozzature interne;

opere di drenaggio e coinvolgimento delle acque di percolazione;

opere di consolidamento dell'intero ammasso roccioso in cui sono collocate le gallerie mediante opere altamente specializzate (cuciture ed iniezioni di malte speciali) sia interne che esterne;

il costo previsto di queste opere alla data di iniziare era di dodici miliardi;

il progetto dell'ANAS prevede ulteriori lavori per la costruzione di una scogliera sommersa lunga 250 metri a protezione del corpo stradale soggetto all'azione distruttiva dei marosi;

l'ANAS, nello stesso documento inviato alla regione Liguria in data 2 ottobre 1991, dichiara che « stante la natura dei lavori, trattandosi di opere di consolidamento e allargamento in sotterraneo, poiché gli stessi non modificano in senso assoluto lo stato dei luoghi sia sotto il profilo ambientale che urbanistico, non ha attivato la procedura prevista dagli articoli 81, 82 e 83 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 riguardante tra l'altro (vedi articolo 81) « l'accertamen-

to della conformità alla prescrizione delle norme e dei piani urbanistici... »;

l'ANAS in base alla sopradescritta interpretazione delle leggi ha attivato per la concessione in appalto dei lavori procedure a trattativa privata, previste per le opere di manutenzione straordinaria nonostante che i lavori, sia dal punto di vista finanziario sia per la qualità degli interventi — in particolare quelli per la realizzazione della scogliera di protezione non possano essere ovviamente considerati tali;

la costruzione della diga frangiflutti prevista dal progetto ANAS potrebbe, senza l'ausilio di studi approfonditi da confrontare con quelli già effettuati dalla società Geosarc, aggravare il fragile ecosistema delle correnti marine già sconvolto dalla costruzione del pennello sul molo di porticciolo di Sestri Levante e dal vicino porto turistico di Lavagna, aumentando il già ampio fenomeno dell'insabbiamento della baia delle Favole;

l'ANAS aveva comunicato alle amministrazioni comunali interessate che i lavori sopra descritti avrebbero impegnato un arco di tempo di cinque mesi, previsione in un secondo tempo prolungata a dodici mesi mentre i lavori iniziati nel dicembre 1991 sono ancora in corso e non è prevista una data attendibile per la fine degli stessi;

i lavori che prevedono tra l'altro la chiusura notturna del transito nelle gallerie di S. Anna, hanno causato e continuano a causare, come hanno dichiarato gli amministratori del comune di Sestri Levante « gravi danni alle attività economiche del Tigullio orientale e notevoli disagi alla popolazione, ai lavoratori e agli studenti pendolari » —;

se i ministri interrogati siano a conoscenza di quanto sopra denunciato e in caso affermativo se non ritengano di dover intervenire per accertare i fatti qui richiamati;

se non ritengano che le procedure di affidamento a trattativa privata seguita dall'ANAS per l'esecuzione dei lavori di

tali dimensioni non risulti illegittima in base alle vigenti procedure e disposizioni di legge, anche tenendo conto dell'elevato costo dei lavori;

se non ritengano di dover subordinare il proseguimento dei lavori per la realizzazione della diga frangiflutti ad una approfondita indagine geologica e di valutazione di impatto ambientale. (4-10367)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che la Statale n. 1 « Via Aurelia », in località Sestri Levante, attraversa tra i km 474+920 e 475+950, una costa rocciosa denominata le Rocche di S. Anna con due gallerie naturali e tre gallerie artificiali senza soluzione di continuità.*

*La costa degrada ripidamente in un tratto di mare aperto e non protetto da alcuna barriera naturale, per cui la violenta azione delle mareggiate determina lo scalzamento delle opere di sostegno delle gallerie, il lento e continuo sfaldamento delle formazioni rocciose e l'allargamento della carreggiata per lunghi tratti.*

*La situazione di pericolo per il transito è incentivata dalle percolazioni d'acqua diffuse lungo le gallerie naturali.*

*La larghezza della carreggiata è di m. 5,90/6,00 in corrispondenza delle gallerie naturali, con unico marciapiede lato mare, mentre è di m. 7,50 nei tratti delle gallerie artificiali, con marciapiedi laterali da m. 1,00.*

*Tale discontinuità determina ulteriore pericolo per il transito veicolare pedonale.*

*Il comune di Sestri Levante evidenziava la necessità di dare soluzione alle situazioni di pericolo anzidette con numerose lettere, su una situazione che aveva formato oggetto di vari articoli di stampa e sollecitava gli interventi necessari per garantire la pubblica incolumità, dichiarandosi disposto a fornire collaborazione per la progettazione delle opere con apposita perizia geologica e geotecnica.*

*Alla luce di quanto sopra, il Compartimento ANAS di Genova riteneva urgente ed indispensabile redigere un progetto di agguamento del tracciato in galleria sulla sede*

*attuale e di consolidamento e protezione del costone roccioso attraversato.*

*Veniva quindi redatto il progetto n. 305 in data 16.07.90 che prevedeva i seguenti lavori:*

*costruzione di una scogliera sommersa a protezione del corpo stradale contro il moto ondoso;*

*allargamento dei tratti di galleria naturale per uniformare la sezione stradale e, quindi, eliminare le strozzature interne;*

*opere di drenaggio e convogliamento delle acque di percolazione;*

*esecuzione di consolidamento dell'intero ammasso roccioso, in cui sono ubicate le gallerie, mediante opere altamente specializzate (cuciture ed iniezioni di malte speciali) sia interne che esterne.*

*Stante la natura dei lavori, trattandosi di opere di consolidamento e di allargamento in sotterraneo che non modificano lo stato dei luoghi sia sotto il profilo ambientale che urbanistico, il Compartimento non riteneva di dover attuare la procedura prevista dagli articoli 81, 82 e 83 del decreto del Presidente della Repubblica 616/77.*

*L'Impresa BOGLIOLO Agostino S.r.l. in qualità di mandataria dell'Associazione temporanea di imprese BOGLIOLO Agostino S.r.l. e SICEM Genova S.r.l., con istanza in data 19.07.1990, inoltrava richiesta sia alla Direzione Generale dell'ANAS che al Compartimento di Genova per l'affidamento a trattativa privata ai sensi delle vigenti disposizioni legislative (legge 8 agosto 77 n. 584 Articolo 5).*

*I lavori di che trattasi venivano consegnati all'Associazione Temporanea di Imprese BOGLIOLO Agostino S.r.l. e SICEM Genova S.r.l. in data 03.01.1991 con la durata di gg. 540 per l'importo di L. 6.952.544.619 al netto del ribasso del 15 per cento come da disposizioni impartite dal Ministro dei lavori pubblici pro tempore con Fax in data 10.12.1990 n. 3112 di Prot.*

*L'affidamento era perfezionato con contratto in data 14.11.1991 n. 20905 di Rep.*



In corso d'opera fu redatta la perizia di variante tecnica e suppletiva n. 376 del 18.02.1992 che prevedeva essenzialmente:

a) preconsolidamento delle sezioni prima dello scavo;

b) consolidamento della parete rocciosa all'esterno con reti e funi di acciaio;

c) opere di consolidamento agli imbocchi, in particolare lato Sestri.

I lavori suppletivi di L. 2.762.138.473 al netto del 15 per cento e 20 per cento sull'importo eccedente il sesto quinto venivano consegnati in data 03.12.1992, con protrazione del tempo contrattuale di gg. 180.

In definitiva all'Associazione Temporanea di Imprese BOGLIOLO Agostino S.r.l. — SICEM Genova S.r.l. venivano affidati lavori per l'importo complessivo di L. 9.714.683.092 con una durata complessiva di gg. 720.

Circa l'andamento dei lavori si precisa che, prima della consegna dei lavori, venivano concordate con i comuni di Sestri Levante e Lavagna le seguenti modalità esecutive:

istituzione di senso unico alternato regolato da impianto semaforico e chiusura al traffico della Statale durante le ore notturne;

ripristino delle normali condizioni di traffico nei due sensi di marcia durante i sottosegnati periodi:

dal 31.10.1991 al 03.11.1991;

dal 20.12.1991 al 06.01.1992;

dal 28.03.1992 al 01.04.1992;

dal 18.04.1992 al 20.04.1992;

dal 24.04.1992 al 03.05.1992;

mesi di luglio e agosto.

Durante il corso dei lavori, in relazione alla necessità di rimuovere l'esplosivo residuo bellico ritrovato in galleria, veniva disposta dalla Prefettura di Genova una sospensione di gg. 33.

Per effettuare ulteriori accertamenti in relazione alla possibilità di ritrovamento di altre cariche esplosive, veniva disposto dalla Prefettura una ulteriore sospensione di gg. 7.

Allo stato attuale, in relazione agli accordi con i comuni ed alle indagini per gli esplosivi, i lavori sono rimasti sospesi per complessivi gg. 240, per cui la scadenza contrattuale risulta protratta a tutto il 20.08.1993.

Nonostante queste gravi difficoltà esecutive, ad oggi, è stato ultimato il 50 per cento delle opere previste per il consolidamento e l'allargamento delle gallerie in oggetto (salvo opere di finitura) e precisamente quelle riguardanti tutto il tratto lato Lavagna compreso tra il Km. 475+362 ed il Km 475+588, salvo una lunghezza di m 9.

Allo stato attuale, devono essere eseguite le opere di consolidamento ed allargamento del tratto lato Sestri Levante compreso tra il Km 475+272 ed il Km 475+362.

Si deve, tuttavia, far rilevare che le opere necessarie per la sistemazione dell'anzidetto residuo lato Sestri Levante (Km 475+272 — 475+362), comportano lavorazioni particolari che, a giudizio dell'ANAS non possono essere eseguite in soggezione di traffico poiché ne determinerebbero un grave intralcio e risulterebbero pericolose sia per gli operatori che per gli utenti della strada.

Si ritiene, pertanto, assolutamente necessario eseguire questa parte dei lavori interrompendo completamente il transito nelle gallerie con deviazione in autostrada.

Con tale provvedimento, peraltro, si potrebbe anche ottenere un notevole vantaggio: quello, cioè, di poter ultimare lavori nella loro globalità entro un tempo massimo di due mesi, salvo opere di finitura da eseguire in soggezione di traffico, alleviando gli indubbi disagi agli utenti mediante un servizio di linea con corse frequenti tra Sestri Levante e Lavagna.

In data 02.02.1993 l'Impresa BOGLIOLO Agostino S.r.l. ha sospeso i lavori a seguito di contrasti di natura economica con l'Impresa NEGRONI, alla quale aveva subappaltato i lavori di consolidamento interno delle gallerie.

Il subappalto era stato preventivamente e regolarmente autorizzato dal Compartimento con provvedimento n. 3438 in data 13.02.1992.

Accertata la sospensione arbitraria dei lavori, il Compartimento ha inviato all'Impresa l'Ordine di Servizio n. 3 in data 12.02.1993 con specifico riferimento all'articolo 27 del Regolamento approvato con R.D.25/5/895 n. 350 e dell'articolo 340 della legge sui lavori pubblici 20.03.1865 (all. F).

L'impresa ha restituito firmato detto ordine di servizio, ma non ha comunicato le proprie discolpe entro i quindici giorni stabiliti.

In data 16.02.1993 l'Amministratore Unico ed il procuratore Speciale della mandataria BOGLIOLO Agostino S.r.l. sono stati sottoposti a misure restrittive della libertà nell'ambito di un procedimento penale presso il tribunale di Firenze.

A seguito di una riunione svoltasi in data 23.02.93 presso la Prefettura alla presenza di tutti gli enti interessati, il Signor Prefetto di Genova, con provvedimento n. 4061/Gab. in data 02.03.93, ha stabilito, in relazione alle esigenze locali di sospendere i lavori, rinviando la ripresa al 18 settembre 1993.

Con istanza in data 23.02.93 inviata all'ANAS l'Impresa SICEM Genova S.r.l., in qualità di mandante, si è dichiarata disposta ad intervenire in sostituzione della mandataria BOGLIOLO S.r.l. per la prosecuzione dei lavori.

Analoga dichiarazione di disponibilità ad intervenire in sostituzione della mandataria BOGLIOLO Agostino S.r.l. è stata presentata dalla SICEM Genova S.r.l. relativamente ad altro lavoro assunto nella stessa zona dalla medesima Associazione Temporanea di Imprese riguardanti i « lavori urgenti per la costruzione di scogliera soffolta a protezione delle gallerie naturali ed artificiali in corrispondenza delle Rocche di S. Anna ».

Per tali lavori il Compartimento ha redatto la Perizia n. 1504 in data 24.05.1990 dell'importo di L. 1.761.200.000 delle quali L. 1.480.000.000 per lavori a misura e L. 281.200.000 per somme a disposizione dell'amministrazione.

La natura dei lavori rientra nel caso di cui al punto 3 del 3° comma dell'Articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 14.03.1980 n. 423.

L'Impresa BOGLIOLO Agostino S.r.l. Capogruppo dell'Associazione Temporanea di Imprese Bogliolo Agostino S.r.l. SICEM Genova S.r.l., con istanza del 05.06.1990, ha chiesto l'affidamento a trattativa privata dei lavori.

Con provvedimento Prot. 14375 in data 22.06.91, che l'ANAS ha giustificato con riferimento all'Articolo 5 punto 3 del decreto del Presidente della Repubblica 14.03.1980 n. 423, i lavori di che trattasi sono stati affidati alla predetta Associazione per l'importo di L. 1.258.000.000 al netto del ribasso del 15 per cento ed un tempo utile contrattuale di giorni 240.

La consegna dei lavori è avvenuta in data 27.06.1991 e l'affidamento è stato perfezionato con Atto di Cottimo in data 17.10.1991 n. 21626 di Rep.

L'opera può ritenersi pressoché ultimata.

La scogliera è stata autorizzata dal Genio Civile per le Opere Marittime di Genova con provvedimento in data 28.05.1990 n. 2492 di Prot.

Per quanto riguarda gli affidamenti delle opere è superfluo richiamare le istruzioni rigorose che ho impartito agli uffici dipendenti con un richiamo alla necessità di privilegiare le licitazioni private estese ad un numero adeguato di imprese.

Il Ministro dei lavori pubblici:  
Merloni.

FORTUNATO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ai Ministri dell'interno e per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali. — Per sapere — premesso che:

la Commissione CEE con decisione n. 2332/302 del 19 dicembre 1988, ha ammesso a finanziamento del contributo FESR l'investimento per la realizzazione del Centro Congressi della Fiera di Ancona, pari a lire 2.072 milioni;

la Regione Marche in data 6 aprile 1989, ha comunicato all'Ente Autonomo

Fiera di Ancona la suddetta decisione precisando che il contributo concesso veniva erogato nella misura del 50 per cento del costo totale dell'investimento, così come previsto dalla normativa CEE;

in data 2 settembre 1991, l'Ente Autonomo Fiera di Ancona ha provveduto all'invio di tutta la documentazione di avvenuto pagamento dell'importo totale dell'investimento, precisando che i lavori sono stati ultimati in data 30 aprile 1990;

a tutt'oggi la Regione Marche non ha provveduto ad erogare alcun importo relativo al suddetto finanziamento e che sembrerebbe sia orientata ad erogarlo nella misura del 50 per cento del contributo ottenuto —:

quali elementi ostativi impediscano alla Regione Marche l'erogazione dell'intero contributo riconosciuto dalla CEE anche in considerazione del fatto che l'importo pari al contributo stesso è stato accreditato alla Regione Marche dal luglio 1992. (4-07461)

*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 che il progetto per la realizzazione di un edificio, da destinare a Centro Convegni di Ancona, presentato dalla regione Marche per l'Ente Autonomo Fiera di Ancona alla comunità Europea — che lo ha ammesso a contributo FESR con provvedimento in data 19 dicembre 1988 — è stato integralmente portato a termine con il finanziamento concesso ai sensi della legge 11 novembre 1982 n. 828.*

*La regione ha precisato che, pertanto, il contributo di cui sopra, attualmente disponibile, dovrà essere riaccreditato sui fondi utilizzati per il finanziamento di cui alla legge citata.*

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

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

che da tempo la Provincia Autonoma di Bolzano ha avanzato la richiesta per ottenere, con adeguata norma legislativa, competenza sulla rete viaria statale attualmente gestita dall'Anas;

che una serie di incontri, mirati a definire questo passaggio, sono avvenuti tra esponenti della Provincia Autonoma di Bolzano, Ministero dei lavori pubblici e Direzione Generale dell'Anas;

che il capo compartimentale dell'Anas di Bolzano, fatta salva la competenza dell'Anas su circa 300 km. di strada, ha espresso parere favorevole al passaggio;

che l'incertezza, stante anche la « vacanza » del vertice dell'Anas, e l'assenza di finanziamenti non solo per opere necessarie ma anche per la manutenzione ordinaria ha creato difficoltà occupazionali per centinaia di operai precari —:

se risponda al vero che è intendimento del Governo cedere alle richieste della Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano circa le competenze in materia di strade statali;

a che punto siano le eventuali trattative;

se siano state valutate le ripercussioni etnico-politiche di tale cedimento;

se sia stato raccolto il parere del personale in servizio presso il Compartimento di Bolzano e delle organizzazioni sindacali. (4-12497)

*RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che è stata nominata una apposita commissione mista composta da rappresentanti dell'ANAS e della provincia autonoma di Bolzano per l'esame dei vari aspetti della questione (caratteristiche delle strade da cedere, procedure, personale, dotazioni varie, ecc....) afferente passaggio della gestione dall'ANAS alla provincia autonoma di Bolzano di alcune strade statali.*

*Trattasi, comunque, di strade statali che non presentano, in base alla normativa vigente, caratteristiche tali da giustificare il mantenimento di classificazione.*

*Alla stato attuale, si è in attesa delle determinazioni della predetta commissione che ha allo studio le declassificazioni oggetto dell'interrogazione.*

Il Ministro dei lavori pubblici:  
Merloni.

GASPARRI. — *Al Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile. — Per sapere — premesso che:*

*il comune di Fiumicino ha sollecitato all'ANAV (Azienda nazionale assistenza al volo), nella persona del dottor Di Giorgio, un intervento per modificare la traiettoria degli aeromobili che decollano dalla pista numero 1 dell'aeroporto di Fiumicino in direzione della zona di Isola Sacra, al fine di evitare che il centro abitato risenta dello scarico di scorie di carburante bruciato dai motori e debba subire gli effetti di una eccessiva rumorosità —:*

*quali interventi si intendano disporre per assicurare le necessarie modifiche delle traiettorie degli aeromobili in decollo dalla pista numero 1 dell'aeroporto di Fiumicino da parte della autorità competenti.*

(4-14193)

RISPOSTA. — *L'Azienda autonoma di assistenza al volo riferisce che, in considerazione delle prestazioni degli aerei attualmente in esercizio, la traiettoria di decollo della pista n. 1 (16R) dell'aeroporto di Fiumicino comporta inevitabilmente il sorvolo del centro abitato.*

*Allo scopo di attenuare i disagi lamentati, l'Azienda assicura che, non appena in possesso della necessaria documentazione, già richiesta all'autorità comunale, sarà studiata la possibilità di avanzare almeno il punto di virata oltre l'abitato del comune di Fiumicino.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

GASPARRI. — *Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso:*

*che da lungo tempo si continua a denunciare la scarsa linearità della politica estera italiana in uno con il più assoluto disimpegno in merito alle vicende dei difficili rapporti con il mondo islamico, spesso a guida integralista;*

*che ogni corretto rapporto dovrebbe, a parere dell'interrogante, basarsi sulla reciprocità e che in Italia è aumentata nel tempo la presenza di musulmani, per i quali è stata addirittura eretta a Roma una moschea —:*

*se sia a conoscenza delle gravi vessazioni cui sono sottoposti, nel Sudan, quanti professano la fede cristiana e segnatamente quella cattolica;*

*se ritenga di intervenire tramite i consueti canali diplomatici contro le continue violenze, anche sessuali, cui sono sottoposti i cristiani, anche da parte delle truppe del regime islamico fondamentalista del Sudan, e contro le forti restrizioni alla libertà di movimento e di attività dei ministri di culto;*

*se condivida il principio in base al quale le violazioni dei diritti umani vanno denunciate e perseguite ovunque esse avvengano e se intenda contribuire ad allertare l'opinione pubblica internazionale per porre fine alle sofferenze di popolazioni che sono vittime del fanatismo religioso.*

(4-15739)

RISPOSTA. — *Il Governo italiano, di concerto con i Paesi della Comunità europea, non manca di seguire la situazione sudanese con attenzione e vigilanza. In particolare, l'Italia ha sostenuto e continua a sostenere gli sforzi di mediazione esperiti dai Governi nigeriano e ugandese, miranti a riunire le parti in causa — il Governo di Khartum e le tre componenti del movimento armato SPLM/SPLA — attorno al tavolo negoziale per una seria trattativa che ponga fine a questo lungo e tragico conflitto interno e, con esso, alle gravi sofferenze della popolazione del Sudan meridionale.*

Di recente, l'Italia e gli altri Paesi della Comunità europea hanno condotto un'azione di sensibilizzazione presso la grande maggioranza degli Stati membri delle Nazioni Unite affinché l'Assemblea Generale dell'ONU adottasse una Risoluzione (la n.142/47 del 18 dicembre scorso) di condanna del Sudan per la sua violazione dei diritti umani, invitandolo ad adeguarsi alle Convenzioni internazionali, di cui esso è parte, in materia di eliminazione di ogni forma di discriminazione razziale.

Tale azione di pressione internazionale è stata successivamente ripresa in sede di Commissione dei diritti umani a Ginevra, ove la comunità internazionale cerca di persuadere le parti in causa a raddoppiare gli sforzi per negoziare una soluzione equa alla guerra civile e a garantire l'applicazione delle norme del diritto internazionale umanitario, cessando di rivolgere le armi contro la popolazione indifesa.

A queste iniziative si sono aggiunti i passi svolti nello scorso mese di febbraio dagli stessi Paesi europei per ottenere dalle parti in causa le garanzie necessarie all'accesso dei convogli umanitari nei territori del sud da essi rispettivamente controllati.

In risposta alle pressioni internazionali, fra cui fa spicco da ultimo l'azione della Santa Sede ed in particolare la visita del Pontefice a Khartum, il Governo sudanese è tornato ad autorizzare l'accesso alla città di Juba alle organizzazioni umanitarie cattoliche in cui svolgono la loro opera volontari stranieri ed in particolare italiani.

Il Governo italiano è consapevole che la vigile attenzione del mondo esterno nei confronti del Sudan produrrà i suoi frutti se sarà costante, senza cadute o ripiegamenti, nel verificare quei miglioramenti concreti ed effettivi nella condizione delle minoranze non-islamiche, ora promessi dalle Autorità di Khartum attraverso il preannunciato riesame della legislazione vigente sulle attività missionarie.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Azzarà.

GRIPPO. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

alcune rappresentanze diplomatiche presso il nostro Paese hanno assunto un comportamento di sistematica violazione degli obblighi commerciali con particolare riferimento al pagamento di servizi di pubblica utilità, servizi sociali e fitti per locazione di immobili, abusando in tal modo delle prerogative riconosciute ai rappresentanti di Stati esteri;

tale comportamento, che trova un atteggiamento permissivo da parte del Ministero degli affari esteri, reca gravi danni economici nei confronti dei cittadini italiani coinvolti, in particolare i proprietari di abitazioni che oltre a non riscuotere i canoni di locazione sono costretti a pagare comunque i relativi oneri fiscali;

allo stato attuale la legislazione italiana non è in grado di tutelare i diritti dei cittadini italiani o di società che, stipulati regolari contratti, non li vedono poi rispettati;

questi abusi persistono da diversi anni e non trovando da parte delle istituzioni una corretta soluzione hanno portato ad un tale livello di esasperazione che è nato un comitato per la difesa civile contro gli abusi del corpo diplomatico formato dai danneggiati —:

quali concreti ed urgenti provvedimenti intenda adottare per porre termine a questo consapevole ed offensivo abuso operato da alcune rappresentanze diplomatiche verso le leggi nazionali e a danno del diritto di proprietà di nostri cittadini garantendo la disponibilità dei loro beni e indennizzandoli per quanto finora non corrisposto. (4-15992)

RISPOSTA. — Negli ultimi tempi si è andato intensificando in Italia il fenomeno relativo all'insolvenza di Ambasciate straniere — in conseguenza di difficoltà politico-economiche di ordine interno — nei confronti di enti erogatori di servizi (Sip, Enel, Acea), nonché dei cittadini locatori di immobili.

Il fenomeno riguarda soprattutto lo Zaire e, in misura minore, altri Paesi come il Senegal, la Nigeria, la Somalia.

*I casi portati a conoscenza del Ministero degli Affari Esteri sono stati e continuano ad essere seguiti con la massima attenzione con il duplice scopo di:*

*indurre le Rappresentanze Diplomatiche insolventi alla più rigorosa osservanza delle leggi dello Stato di accreditamento, così come stabilito dalla Convenzione di Vienna sulle Relazioni Diplomatiche, recepita dal nostro ordinamento;*

*tutelare i diritti di cittadini ed enti lesi dalle insolvenze in questione.*

*In taluni casi, grazie agli interventi del Ministero degli Esteri sia presso le stesse Ambasciate insolventi che presso i rispettivi Governi, è stato possibile comporre il contenzioso con i cittadini italiani e con gli enti erogatori prima ancora del ricorso alla magistratura.*

*In altri casi, nonostante i nostri fermi ripetuti interventi, non è stato possibile indurre l'Ambasciata ad onorare i propri debiti stante — come nel caso dello Zaire — la perdurante disgregazione istituzionale del Paese che ha originato — non solo in Italia, ma anche in altri Paesi comunitari (Francia, Gran Bretagna, Germania, Belgio, Spagna) — la incresciosa situazione di insolvenza.*

*D'altro canto, alcuni cittadini proprietari di immobili hanno ottenuto dalla magistratura decreti di rilascio degli immobili nei confronti delle Ambasciate morose, decreti che peraltro non possono trovare esecuzione, ostandovi le disposizioni della Convenzione di Vienna che vietano gli atti esecutivi o cautelari nei confronti di diplomatici stranieri.*

*Allo scopo di tutelare l'inalienabile diritto dei creditori, il Ministero degli Esteri ha concordato con l'Ambasciata dello Zaire, maggiore insolvente, la drastica riduzione dell'organico diplomatico, che sarà operata nelle prossime settimane, quale elemento di ulteriore pressione per risolvere i contenziosi in atto.*

*Sono dal pari allo studio, di concerto con altre amministrazioni dello Stato, altre misure a tutela dei creditori.*

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Azzarà.*

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

dal novembre 1992 ad oggi la Commissione per l'accertamento del requisito della capacità professionale presso l'ufficio provinciale della MCTC di Milano, competente per le prove d'esame per l'iscrizione all'albo trasportatori di cose per conto terzi, non ha più fissato sessioni per lo svolgimento di tali esami;

vi sono autotrasportatori che, per conseguire l'autorizzazione ad esercitare l'attività di trasporto per conto terzi nell'ambito nazionale, hanno sostenuto, sin dall'aprile 1992, corsi preparatori per l'esame organizzati dalle associazioni di categoria a ciò autorizzate da questo Ministero, e ancora non hanno potuto sostenere l'esame;

ciò appare assolutamente ingiustificabile atteso il grave danno che viene arrecato a molte piccole ditte e imprese che necessitano di tale iscrizione per svolgere o ampliare la propria attività, con grave nocumento per i servizi in questo settore proprio in una fase di grave recessione economica —;

quali siano le ragioni di tale inammissibile ritardo e omissione nella fissazione di sessioni di esame presso l'ufficio provinciale MCTC di Milano;

quali urgenti provvedimenti il Ministro intenda assumere per attivare immediatamente lo svolgimento di sessioni d'esame per l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori per conto terzi presso l'ufficio provinciale MCTC di Milano, onde consentire a chi ne abbia i requisiti di sottoporsi alla prova e poter quindi svolgere la propria attività. (4-14255)

**RISPOSTA.** — *La Commissione per l'accertamento del requisito della capacità professionale presso l'Ufficio provinciale M.C.T.C. di Milano si è trovata nella necessità di sospendere le sedute d'esame dal novembre '92 in quanto ai Commissari non erano stati liquidati i gettoni di presenza dal 1988 in poi.*

All'inizio del mese di giugno c.a. la situazione è stata risolta ed in data 18 giugno c.a. è stata fissata la ripresa dei lavori della Commissione con la convocazione per l'occasione di 70 candidati.

Per la fine dell'anno è prevista la normalizzazione della situazione; sono infatti in programma più riunioni mensili che dovrebbero portare ad esaminare circa 700 candidati, esaurendo così le domande già inoltrate.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

MACERATINI. — Al Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali. — Per sapere — premesso che:

in data 6 maggio 1992 il sottoscritto ha presentato l'interrogazione n. 4-00750 che si riporta:

« a seguito di domanda formulata alla Regione Friuli-Venezia Giulia, per le opere di riparazione dei danni conseguenti al terremoto del 1976 da parte del cittadino italiano Benito Carini, proprietario di uno stabile sito in comune di Arta Terme (UD) alla via Montefiore, la regione Friuli-Venezia Giulia ha deliberato la copertura finanziaria delle opere per una spesa complessiva di originarie lire 102.969.329 successivamente elevata di ulteriori lire 18.653.213;

a tali opere deve provvedere, ai sensi della legge regionale n. 30 del 1977, il comune di Arta Terme;

le opere sono state affidate a trattativa privata alla ditta Giovanni Bortolotti;

per tutta una serie di contrattempi, ritardi ed omissioni, dal 1987 l'opera non è stata ancora ultimata pur trattandosi di questioni di estrema semplicità tecnica e realizzativa;

quali interventi il Governo intenda urgentemente assumere per fare in modo che, a cinque anni di distanza dal provvedimento regionale e a sedici anni di distanza dal terremoto, il comune di Arta Terme, l'impresa appaltatrice ditta Gio-

vanni Bortolotti e ogni altra competente pubblica autorità diano concreto seguito agli atti deliberativi sopra menzionati onde consentire al cittadino Benito Carini, che da cinque anni vive precariamente in un prefabbricato, di abitare finalmente la casa di sua proprietà »;

a tutt'oggi nonostante il trascorrere di circa sei mesi nulla è cambiato in argomento, le opere non vengono effettuate ed il cittadino Benito Carini continua ad abitare, da oltre cinque anni, in un precario prefabbricato e ciò mentre avrebbe sicuramente diritto, a ben sedici anni dal terremoto, di andare ad abitare nella casa di sua proprietà che invece il comune di Arta Terme non è stato ancora in grado di adeguatamente riattare e ciò nonostante che la Regione Friuli-Venezia Giulia abbia da tempo deliberato la copertura finanziaria delle opere —:

quali urgenti e definitivi interventi il Governo intenda assumere per far cessare questo scandaloso stato di cose. (4-06512)

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 che è risultato che il signor Benito CARINI è subentrato in qualità di successore « mortis causa » nel procedimento contributivo instaurato ai sensi della L.R. 20 giugno 1977, n. 30 dalla propria madre, comproprietaria di un edificio danneggiato dagli eventi sismici del 1976.

Tale edificio fa parte di un ambito edilizio di intervento unitario pubblico, indiviso (ai sensi dell'articolo 11 della L.R. 30/77 sopra citata) con deliberazione del Consiglio comunale n. 93 di data 30 settembre 1981.

È da tener presente al riguardo che l'intervento in questione è da attuarsi in due fasi: la prima, relativa all'esecuzione totale delle opere strutturali, le c.d. « opere A » con spesa a carico del comune, la seconda, relativa all'esecuzione delle opere di completamento e finitura, le c. d. « opere B e C », a carico dei privati, i quali, a tal fine,

possono beneficiare di un contributo differenziato nelle misure dell'80 per cento o del 60 per cento, a seconda dei requisiti degli istanti (occupazione, residenza, proprietà di altri alloggi etc.).

Il signor Benito Carini, essendo subentrato nel procedimento contributivo della madre (tramite ripetizione della domanda ex articolo 18 della L.R. 4 luglio 1979, n. 35) ha diritto ad ottenere i contributi che sarebbero spettati alla genitrice.

Di tale intervento è stato redatto apposito progetto, sul quale i comproprietari dell'edificio (Bertussi Giuseppina e Benito Carini) hanno manifestato la propria adesione, con atto sottoscritto l'8 agosto 1987.

Il 5 ottobre 1987, a seguito di trattativa privata, il comune ha sottoscritto un contratto per lavori di recupero statico dell'edificio dall'importo netto di lire 72.312.551.

A partire da tale data sono intervenute difficoltà di comprensione tra le parti, lamenti, contestazioni, richieste di ulteriori verifiche progettuali e di interventi non previsti nel progetto, che hanno determinato notevoli ritardi nell'iter della pratica.

È stata, pertanto, redatta una prima perizia suppletiva e di variante in data 22 novembre 1988, cui ha fatto seguito un primo atto aggiuntivo al contratto principale, per l'importo netto di lire 93.987.016, ed una seconda perizia, redatta il 14 dicembre 1992, che ha dato luogo ad un secondo atto aggiuntivo, per l'importo netto di lire 112.640.229.

I lavori, dopo numerose sospensioni, sono stati ultimati il 24 agosto 1992.

L'ultima visita di collaudo è intervenuta il 27 febbraio 1993.

Dopo tale sopralluogo, nel corso del quale sono stati presi in visione anche i lavori di cui all'esposto del signor Carini del 26 gennaio 1993, si è giunti al collaudo delle opere in questione.

Esaurita, non senza difficoltà, la prima fase relativa all'intervento pubblico, è iniziata la seconda, che coinvolge più direttamente il cittadino.

Quanto all'esecuzione di quest'ultima, e da dirsi che l'interessato si è rivolto ripetutamente agli uffici della Segreteria generale della regione Friuli-Venezia Giulia, per la-

mentare l'esiguità del contributo in rapporto alla volumetria dell'immobile.

Gli è stato fatto presente che la normativa relativa agli eventi sismici non consente (tranne che in casi eccezionali, nei quali non rientra la fattispecie in esame), forme integrative di contributo.

Allo scopo di venir incontro alle esigenze dell'interessato, la regione ha esplorato tutte le possibili soluzioni previste dalla legge. In suo favore è stata suggerita l'applicazione delle disposizioni che disciplinano l'istituto del minimo abitabile ex articolo 48 della L.R. 18 dicembre 1984, n. 53, soluzione che consente di ottenere non trascurabili vantaggi.

Principale finalità dell'istituto in parola è quella di stimolare il rientro della popolazione terremotata nelle abitazioni definitive, per cui, a fronte di una realizzazione parziale del progetto (in base a certi standard che variano in base al numero dei componenti il nucleo familiare), si ottiene l'erogazione dell'intero contributo (normalmente legato allo stato di avanzamento dei lavori).

Per l'interessato rimane, dunque, la possibilità di ottenere, sulla differenza non coperta dal contributo in conto capitale, un contributo in conto interessi a fronte di un mutuo da contrarre con gli istituti di credito convenzionati con la regione.

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

MANCINA, MASINI, SANGIORGIO e CIABARRI. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

il programma di borse di studio offerte dal Ministero a studenti provenienti dai Paesi in Via di Sviluppo ha in passato sofferto di alcune disfunzioni e carenze;

quanto detto ha indotto il Ministero ad incaricare il CONICS — Consorzio Interuniversitario per la Cooperazione allo Sviluppo — di svolgere attività di assistenza e di supporto alla gestione del programma negli ultimi diciotto mesi;



tale attività di assistenza, di innegabile utilità ai fini di un'ottimizzazione dell'efficacia della concessione di borse di studio, è stata realizzata positivamente da detto Consorzio attraverso l'istituzione di una rete di « tutors » *ad hoc* in 16 università italiane, che hanno provveduto a fornire agli studenti assistenza logistica (reperimento alloggi, ecc.) e didattica (orientamento curricolare, ecc.) e al Ministero un periodico monitoraggio del rendimento accademico dei borsisti;

il contratto, e le relative attività, hanno cessato di essere in vigore lo scorso 11 luglio, e l'iter burocratico per un eventuale rinnovo prevede tempi piuttosto lunghi —

se intenda accordare un rinnovo di tale contratto al CONICS o ad altro organismo e se e come intenda provvedere al proseguimento di tali attività nel periodo di eventuale interruzione contrattuale.

(4-16567)

**RISPOSTA.** — *Il programma di borse di studio offerte dal Ministero degli affari esteri a studenti provenienti dai Paesi in via di sviluppo è in atto dal dicembre 1971, vale a dire dall'applicazione della prima legge (la legge 1222/71) concernente la cooperazione con i predetti Paesi.*

*Nel corso di questi anni, grazie all'aumento dei fondi destinati alle attività di cooperazione, è stato ampliato anche il numero delle borse di studio offerte, con la conseguente necessità di far fronte ad una serie di problemi tecnico-logistici.*

*Nel 1991, volendo adeguare il nostro programma a quelli degli altri Paesi europei che oltre alle borse offrono una serie di servizi accessori, venne stipulata una Convenzione tra il Ministero degli affari esteri ed il Consorzio Interuniversitario per la Cooperazione allo Sviluppo (CONICS), affinché detto Consorzio assumesse a compiti di assistenza e sostegno ai borsisti provenienti dai PVS. Tali attività sono state svolte dal CONICS fino all'11 luglio scorso, data di scadenza del contratto.*

*A seguito della recente approvazione della continuazione del programma « Borse di*

*studio » ed in considerazione dell'opportunità di avvalersi di un organismo di supporto per tutte quelle attività che, per la loro natura, non possono essere svolte dal Ministero degli affari esteri, la Direzione Generale per la Cooperazione allo Sviluppo sta al momento studiando le modalità di affidamento di questi servizi ad una struttura specifica (il CONICS od altro organismo) sulla base delle nuove disposizioni vigenti, dettate dalla legge 412/91 e successive modifiche.*

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Azzarà.

**MARENCO.** — *Ai Ministri dei trasporti, dell'ambiente, per il coordinamento della protezione civile, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la stampa riporta notizie di un progetto elaborato dalla multinazionale statunitense Waste Management — già operante in Italia, con quote ingenti di mercato, nel settore dello smaltimento di rifiuti urbani e industriali — e rivolto alla Divisione Trasporto Merci delle Ferrovie dello Stato;

obiettivo del progetto è il trasferimento su rotaia delle scorie di alcune città lombarde, venete, emiliano-romagnole, toscane e marchigiane per incenerirle in impianti da realizzare nelle aree dismesse di proprietà delle Ferrovie dello Stato nel Centro-Sud, ovvero di costituire una società mista tra l'Ente italiano e il colosso statunitense per dare vita a un nuovo metodo di smaltimento dei rifiuti;

da più parti si è elevata la opposizione a questo progetto che — pur essendo lucroso per le due aziende coinvolte — contraddice gli impegni presi e in più occasioni ribaditi dagli organismi, locali e centrali, preposti a questa materia, di mantenimento dei rifiuti nel bacino regionale di formazione, anche per non fomentare la logica per la quale chi è più ricco possa comprare da altri il ruolo di propria pattumiera e che, in campo nazionale e internazionale, ha già dato luogo a fenomeni drammaticamente rimarchevoli;

anche dal punto di vista economico, oltre che della gestione ecologica globale del problema scorie e rifiuti, i tragitti più brevi, inferiori a 200 chilometri, presentano vantaggi che parevano — insieme alle valutazioni di altro ordine — aver fatto definitivamente propendere per uno smaltimento decentrato regionalmente;

i mega-centri di smaltimento — termodistruzione e discarica/trattamento inertizzante e stoccaggio — presentano rischi di un più pesante impatto ambientale e, in caso di incidente, di rischi ecologici — per la popolazione e per l'ambiente — proporzionali;

per dare ossigeno ad una azienda in crisi come le Ferrovie dello Stato non si può rischiare di togliere alla gente — insieme all'ossigeno — i diritti di base alla sua sicurezza e alla vivibilità del territorio nazionale —:

se le informazioni riportate corrispondano a verità e, in tal caso, quale iter amministrativo ha finora percorso tale progetto e se sono già state presentate le richieste per le autorizzazioni previste — dalla legislazione vigente — degli organi preposti o se siano già state concesse autorizzazioni. (4-04456)

**RISPOSTA.** — Si risponde anche a nome dei Ministri dell'ambiente, per il coordinamento della protezione civile, dell'interno e di grazia e giustizia.

In ordine al progetto che la società multinazionale Waste Management avrebbe elaborato per lo smaltimento dei rifiuti prodotti nelle aree del Nord Italia, con il trasferimento dei rifiuti stessi tramite convogli ferroviari verso vari inceneritori appositamente realizzati, si osserva che allo stato attuale della normativa, non essendo stata ancora recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva CEE 91/156 (peraltro inserita nel disegno di legge comunitaria per il 1993), i rifiuti possono essere trasportati anche su grandi distanze e smaltiti in regioni diverse da quelle di produzione.

Va pure sottolineato che l'attività pianificatoria, la regolamentazione ed il controllo

in tale materia sono affidati alla competenza delle regioni e degli enti locali.

Per quanto riguarda la realizzazione di inceneritori, si precisa che l'utilizzo dei medesimi non contrasta necessariamente con i programmi di sviluppo della raccolta differenziata e del riciclaggio in quanto tali impianti sono destinati allo smaltimento di frazioni di rifiuti economicamente non recuperabili, il cui incenerimento può, al contrario, costituire valida fonte di energia.

Entro tali limiti l'impiego di inceneritori costituisce un conveniente sistema di smaltimento, beninteso ove gestito con tecnologie adeguate, nel rigoroso rispetto delle vigenti normative di difesa dell'ambiente e, in particolare, dei limiti di emissione nell'atmosfera di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203.

Secondo quanto comunicato dalle ferrovie dello Stato S.p.A., non è stato finora formalizzato alcun accordo con la Waste Management per il trasporto ferroviario e lo smaltimento dei rifiuti.

Le ferrovie dello Stato hanno comunque confermato il proprio interesse allo sviluppo di tale tipo di trasporto, in conformità ai propri programmi diretti ad acquisire quote sempre maggiori del traffico merci attualmente effettuato su strada.

Per il trasporto dei rifiuti solidi urbani, industriali e tossico-nocivi, la Società sta valutando, con il coinvolgimento di imprese del settore, alcuni modelli di gestione innovativi basati sull'utilizzo di tecnologie avanzate.

Nell'assicurare che i relativi programmi verranno sviluppati nel rispetto delle esigenze sociali ed ambientali della collettività, le ferrovie dello Stato hanno, al riguardo, fatto presente che non intendono riferirsi a direttrici di traffico precostituite, che possano in alcun modo privilegiare determinate aree territoriali del paese rispetto ad altre.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

**MARENCO.** — Ai Ministri degli affari esteri, dei trasporti, del tesoro, del bilancio e programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

nella riunione interministeriale tenutasi in Roma il 3 giugno 1988 fu formulata, da parte italiana, la proposta di ripartizione del carico di coesercizio e gestione della linea ferroviaria Ventimiglia-Breil-Cuneo secondo una percentuale del 70,75 per cento per l'Italia e del restante 25-30 per cento per la Francia;

tale ripartizione rifletteva la proporzionale utilità che i due Stati hanno da tale servizio pubblico;

non risulta che il Governo francese si sia pronunciato su detta proposta;

il degrado della linea ferroviaria va accentuandosi, con gravi rischi per la pubblica incolumità —

quali iniziative intendano prendere per evitare la possibile interruzione del servizio a tempo indeterminato;

se e quando verranno avviati i lavori di manutenzione straordinaria, stimati in 40 miliardi, in mancanza dei quali la linea stessa sarebbe nell'arco di alcuni anni obsoleta e pericolosa;

se siano state compiute le necessarie iniziative al fine di sollecitare la risposta sulla ripartizione del carico di gestione da parte del Governo francese. (4-05890)

**RISPOSTA.** — *In base ad una Convenzione italo-francese firmata in data 24 giugno 1970, fu disposta la ricostruzione e la riapertura all'esercizio ferroviario della sezione, situata in territorio francese, della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza.*

*Per quanto riguarda la gestione di tale sezione, viene assicurato da parte francese l'esercizio della stessa, ivi compresa la connessa responsabilità sulla sicurezza, mentre da parte italiana si provvede alla trazione, condotta e scorta. Le spese di gestione e di manutenzione sono completamente a carico dello Stato italiano, che a suo tempo si era assunto l'onere della ricostruzione.*

*Le Ferrovie dello Stato riferiscono che esiste un programma di interventi su detta*

*linea, richiesto da parte francese e così sintetizzabile:*

*111 milioni di franchi per interventi di consolidamento in 16 gallerie;*

*29 milioni di franchi per interventi di protezione in 13 punti a rischio per un totale complessivo di 40 miliardi di lire, più il 19 per cento di tasse.*

*Per detti interventi esiste però un contenzioso tra l'Italia e la Francia, per la cui soluzione sono stati da tempo esperiti vari tentativi tra i quali, ultimo in ordine di tempo, la proposta avanzata dal Ministro dei trasporti italiano, in occasione del vertice italo-francese di Arles dell'8 ottobre 1990 di rivedere insieme al corrispondente Ministro francese, la Convenzione governativa: quest'ultimo aveva assicurato un suo interessamento presso il Governo francese ma a tutt'oggi non è pervenuta alcuna notizia.*

*In sintesi la questione verte sul fatto che, mentre per i francesi gli interventi richiesti sarebbero tutti di manutenzione e quindi a carico completo dell'Italia, a parere dei tecnici ferroviari italiani parte degli stessi si configurano come lavori di potenziamento.*

*A tale proposito nel corso dell'ultima riunione interministeriale circa i problemi di tale linea, tenuta il 24 marzo 1992 presso il Ministero degli affari esteri, le parti hanno ribadito le proprie, contrapposte, posizioni.*

*Sono in corso iniziative per addivenire ad un'intesa sulla ripartizione degli oneri di cui trattasi.*

*In particolare le Ferrovie dello Stato riferiscono di avere proposto di suddividere i costi, quanto meno quelli di manutenzione straordinaria, in misura del 30 per cento a carico della Francia e del 70 per cento a carico dell'Italia.*

*Una siffatta ripartizione appare equa ove si consideri che la sezione in parola è utilizzata localmente dalla popolazione francese che gravita sul bacino di Breil e che la linea in oggetto è di supporto a quella che permette il collegamento verso la costa francese.*

*Si è in attesa di risposta da parte francese.*

**Il Ministro dei trasporti: Costa.**

MARINO, CARCARINO, BOGHETTA, FISCHETTI e CAPRILI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

quotidianamente la metropolitana di Napoli riduce il numero delle corse previste dall'orario stante il numero limitato dei treni ormai a disposizione;

questa situazione si è creata a causa della mancata manutenzione del materiale rotabile (i rotabili più nuovi, le « 724 », hanno ormai 10 anni, le « 803 » quasi 30 e mancano persino i pezzi di ricambio!), il che costringe alcuni treni perennemente a restare in deposito;

l'utilizzazione dei vecchi treni in servizio sulla tratta metropolitana di Napoli (le « 803 ») crea un notevole disservizio, poiché essi offrono una disponibilità di posti di gran lunga inferiore ai nuovi treni (600 posti sulle « 803 » contro i 1050 sulle « 724 »);

la situazione sulla metropolitana di Napoli è del tutto analoga a quella esistente in altre zone della regione (treni locali diretti a Caserta e a Salerno);

la nuova logica gestionale delle ferrovie dello Stato sta concentrando risorse sui segmenti ricchi del mercato (ad esempio « alta velocità » e « trasporto notturno ») con conseguente disimpegno dell'ente dal trasporto locale —:

1) se non ritenga di intervenire e sollecitare le opportune iniziative perché venga data una risposta concreta alla crescente domanda di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana di Napoli;

2) se non ritenga necessarie la difesa e la razionalizzazione del trasporto pubblico, soprattutto sulla breve e media distanza, dal momento che il 75 per cento delle percorrenze è inferiore ai 100 chilometri. (4-09079)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che le analisi esperite dall'Ufficio trasporto locale di Napoli, per il periodo gennaio 1991-ottobre 1992, sull'andamento della metropolitana FS hanno evidenziato il*

*balzo in avanti compiuto dalla struttura, sia come incremento dei viaggiatori, che come crescita dei ricavi.*

*Le Ferrovie dello Stato sottolineano che tali incrementi sono il risultato di un'accorta e dosata politica di interventi tariffari e strutturali.*

*La tariffa 14/NA è stata incrementata, nella parte più densamente urbanizzata della città, solo del 20 per cento (da ottocento a mille lire) adeguandola alla tariffa urbana ordinaria nonostante i costi di gestione notevolmente più elevati e nonostante, com'è noto, la tariffa minima delle Ferrovie dello Stato sia di millecinquecento lire (prezzo minimo applicato dalle Ferrovie dello Stato).*

*Sul piano strutturale invece le Ferrovie dello Stato sono intervenute provvedendo all'abbattimento delle barriere architettoniche e all'introduzione di obliterate automatiche e tornelli (Piazza Garibaldi), all'allungamento di alcune pensiline (Margellina, Gianturco), all'installazione di tecnologie di rilevamento dei fumi e antincendio nelle gallerie.*

*A parere delle Ferrovie dello Stato a rappresentare la chiave di volta che ha consentito di ottenere i risultati positivi citati è stato sicuramente l'adeguamento dell'offerta alla domanda di mobilità cittadina.*

*I convogli circolanti sono passati da circa 200 ad oltre 250 al giorno con una frequenza di una corsa ogni otto minuti (contro i 12 medi precedenti) tra le ore 6,30 e le 20,30 e di una ogni 12 minuti nelle restanti ore della giornata.*

*L'offerta potrebbe essere disegnata in maniera ancora più puntuale rispetto al mercato, se:*

*sulla tratta metropolitana non gravasse ancora il transito di molti treni a lunga distanza e alcuni treni merci;*

*si provvedesse all'innalzamento dei marciapiedi delle fermate in modo da velocizzare l'incarozzamento dei viaggiatori;*

*venissero potenziate le sottostazioni elettriche che, allo stato, consentono di « coprire » la contemporanea presenza sulla linea di non più 5/6 treni.*

Al momento l'elemento più problematico appare quello dell'eliminazione dalla linea dei convogli « spuri » rispetto al traffico metropolitano vero e proprio.

Questa eventualità potrà divenire concreta ipotesi di lavoro con l'attivazione della linea a monte del Vesuvio che, assorbendo la quasi totalità del traffico a lunga distanza, potrebbe liberare il tratto Napoli Piazza Garibaldi-Pozzuoli-Villa Literno dal ruolo, ancora attuale, di « passante ferroviario cittadino ».

Le Ferrovie dello Stato fanno osservare che i risultati positivi anzidetti, ottenuti nonostante obiettive difficoltà, mostrano che:

le attuali potenzialità (considerati tutti i dati del problema) sono sfruttate al massimo possibile;

la richiesta di razionalizzazione dei servizi sulle distanze medio brevi è già molto di più di una semplice ipotesi di lavoro.

L'intensità dello sfruttamento di tutte le componenti della produzione, anzi, fa sì che i materiali normalmente utilizzati (complessi formati da due ALc 724 e da 2 Le 884), con una capacità di 320 posti a sedere e 500 in piedi, subiscano talvolta delle avarie e vengano sostituiti con materiali 803, costituiti, per limiti di potenza, da un massimo di 3 elementi, con un offerta di 240 posti a sedere e 260 in piedi.

Le ferrovie dello Stato puntualizzano che trattasi, comunque, di fatti sporadici e non già di situazioni critiche con carattere di cronicità.

Per quanto a conoscenza, si fa, altresì, presente che una risposta concreta alla domanda di mobilità dei cittadini di Napoli, sulla breve distanza, è stata data con l'apertura all'esercizio della linea 1 della Metropolitana, relativamente alla tratta Vanvitelli-Colli Aminei, che sarà estesa, presumibilmente all'inizio del 1994, fino alla stazione di Piscinola-Secondigliano, coprendo una lunghezza complessiva di 9,5 chilometri circa di linea.

Altro contributo verrà dato dall'apertura all'esercizio della Linea tranviaria rapida (L.T.R.) per la tratta compresa fra le stazioni Augusto e Torretta, in avanzata fase di realizzazione.

Per quanto attiene al trasporto su ferro sulla media distanza, è in atto il potenziamento ed ammodernamento dell'intera rete delle ferrovie concesse o in gestione governativa gravitante sul capoluogo campano.

In particolare si fa riferimento agli interventi sulle ferrovie Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea, Alifana e Napoli-Benevento.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

MARZO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere:

se sia a conoscenza dell'interruzione della linea autobus fra Taranto e aeroporto di Brindisi, finora condotta dalla società Sat, che impedisce alla città ogni collegamento (al di fuori di auto private) con l'unico scalo funzionante nella parte meridionale della Puglia. Nella realtà jonico-salentina questa interruzione significa porre un serio ostacolo alla possibilità di trasferimenti rapidi e moderni, da Paese avanzato, data la nota situazione di arretramento del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno d'Italia e particolarmente in Puglia, e considerato che Taranto è sede del maggiore stabilimento siderurgico nazionale e di qualificate presenze imprenditoriali;

cosa intenda fare per impedire l'aggravarsi dell'isolamento di una città, che ha bisogno di infrastrutture moderne per aiutarsi ad uscire dalla crisi e non di anacronistici tagli nei trasporti collettivi da e con momenti importanti per la vita sociale ed economica quali gli scali aeroportuali. (4-08913)

RISPOSTA. — Da informazioni acquisite risulta che il collegamento Taranto-Aeroporto di Brindisi è stato esercitato nel passato dalla società SAT di Taranto per contratto di noleggio con onere a carico dell'ATI.

A seguito della decisione dell'ATI di rescindere, in campo nazionale, tutti i contratti di tale tipo, la società SAT avanzò domanda di concessione alla regione Puglia per l'esercizio del servizio nelle forme di

pubblica autolinea. La deliberazione di concessione (n. 5400 dell'8 agosto 1990) fu però annullata con decisione n. 18643 del 10 gennaio 1991 della Commissione di controllo nella regione Puglia e impugnata dalla società SAT innanzi al TAR con ricorso tuttora pendente nel merito.

Per tali motivazioni una successiva deliberazione (n. 2631 del 1 giugno 1992) respingeva altre domande avanzate da varie ditte per la concessione della medesima autolinea.

Recentemente, su ricorso di una ditta richiedente (Società Miccolis) il TAR Puglia ha disposto, con ordinanza cautelare, il rilascio della concessione alla predetta società nelle more di definizione del giudizio di merito.

Il Commissario ad acta specificatamente nominato dallo stesso TAR e la giunta regionale pugliese (D.G.R. n. 183 del 18 febbraio 1993) hanno quindi deliberato il rilascio della citata concessione, determinando l'attivazione del collegamento pubblico automobilistico fra Taranto e l'aeroporto di Brindisi.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

MATTIOLI, SCALIA, PRATESI e PAISAN. — Ai Ministri dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali e dell'agricoltura e foreste. — Per sapere — premesso che:

il consiglio comunale di Grosseto, nella riunione di mercoledì 24 luglio 1991, ha approvato a maggioranza, con delibera n. 99, una variante al piano regolatore generale per disciplinare *ex novo* lo sviluppo economico, sociale, turistico, culturale della città, delle campagne, della costa ed altro;

uno degli obiettivi preferenziali del nuovo strumento urbanistico sembra essere, ancora una volta, il saccheggio del territorio e dell'ambiente di Principina a Mare, una piccola frazione in provincia di Grosseto, la quale, nonostante le periodiche lottizzazioni e la massiccia cementificazione subite dagli anni Settanta in poi (cfr. le interrogazioni n. 4-19348 della V

legislatura e nn. 4-14406 e 4-30649 della X legislatura, restate prive di riscontro), è ancora una località paesaggisticamente pregevole, carica di bellezze naturali peculiari della Maremma toscana, le quali, ad avviso degli interroganti, andrebbero senz'altro protette a norma della legislazione vigente in materia, sia nazionale che della regione Toscana;

il Consiglio del Consorzio del Parco naturale della Maremma con deliberazione n. 36 dell'11 marzo 1992, evidenzia con preoccupazione come alcune delle previsioni contenute nel progetto di variante al piano regolatore di Grosseto siano poco meditate, inopportune e contraddittorie. Lamenta ulteriormente la incidenza edile della variante che prevede, per la sola Principina a Mare, che è prossima ai confini del Parco, un incremento volumetrico di manufatti, tra edilizia abitativa, alberghiera e servizi, stimabile intorno ai 75 mila metri cubi, il che rappresenta, oltre la soffocante cinturazione del Parco, un esubero di territorio coperto con una pressione antropica di tale portata da compromettere seriamente sia la sopravvivenza della secolare pineta del Tombolo con il suo bosco e sottobosco quanto la fascia costiera che presenta una emergenza naturalistica di assoluto rilievo quale duna di spiaggia;

il Coreco della Toscana, sezione di Grosseto, con decisione n. 14 dell'11 settembre 1991, dopo una serie di rilievi, non soltanto formali, ha rimesso al sindaco della città, chiedendo chiarimenti ed elementi integrativi, la variante di cui trattasi giudicandola carente di dati e documentazione, quali:

a) elenco dei vincoli attualmente esistenti nel territorio;

b) cartografia dello strumento urbanistico vigente;

c) i pareri dell'amministrazione provinciale e del Parco naturale della Maremma;

d) le controdeduzioni all'esposto dell'ingegnere Alberto Poggiali;

e) l'attestazione di legittimità del segretario generale del comune, così come prescritto dall'articolo 53 della legge n. 142 del 1990 ed altro;

nel corso di una successiva riunione del Coreco della Toscana, sezione di Grosseto, del 21 dicembre 1991, dedicata all'esame e alla valutazione dei chiarimenti e degli elementi integrativi alla variante, richiesti al comune di Grosseto e da questo inviati, i commissari Balducci e Pedrolì hanno espresso il loro dissenso dalla decisione adottata dal Comitato a maggioranza sugli atti per tutti i motivi di illegittimità evidenziati nella relazione istruttoria, per violazione dell'articolo 53 della legge 8 giugno 1990, n. 142 e degli articoli 1°, punto uno e 2°, punto tre della stessa legge, in connessione dell'articolo 128 della Costituzione; per violazione della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 e successive modificazioni e integrazioni e delle varie leggi regionali in materia. In relazione alla intervenuta unanime decisione del Comitato di trasmettere all'autorità giudiziaria una raccomandata pervenuta il 14 dicembre 1991, in merito ai provvedimenti in esame, e, a memoria del contenuto della loro nota di dissenso, i commissari Balducci e Pedrolì hanno chiesto che vengano trasmessi alla magistratura tutti gli atti della variante, ivi comprese le relazioni istruttorie dell'ufficio con riferimento alla precedente trasmissione alla stessa magistratura effettuata con nota 654 del 22 giugno 1990;

lo stesso Coreco ha altresì osservato che « se è vero che il comune è libero di imprimere alle varie parti del suo territorio la destinazione urbanistica che ritiene più conforme ai bisogni della propria collettività, è anche vero che tale discrezionalità non è illimitata, dovendo essa esplicarsi nell'ambito delle norme legislative disciplinanti la particolare materia ». Norme legislative che nel Paese certo non mancano (articolo 734 del codice penale; legge 29 giugno 1939, n. 1497 e relativo regolamento di applicazione approvato con decreto 3 giugno 1940, n. 1357; legge 17

agosto 1942, n. 1150; legge 28 febbraio 1985, n. 47; legge 8 agosto 1985, n. 431; legge 8 luglio 1986, n. 349; legge 18 maggio 1989, n. 183; legge 6 dicembre 1991, n. 394; legge regione Toscana 29 giugno 1982, n. 52; legge regione Toscana 31 dicembre 1984, n. 74; deliberazioni del consiglio regionale della Toscana del 13 luglio 1988, n. 296 e 6 marzo 1990, n. 130, in esecuzione della legge n. 431 del 1985; legge regione Toscana 26 gennaio 1990, n. 4; delibera del consiglio regionale della Toscana 30 gennaio 1990, n. 47; legge regione Toscana 5 giugno 1970, n. 65);

di fronte a tale reiterato assalto alle bellezze naturali e paesaggistiche di Principina a Mare, e considera l'inosservanza, oltre che delle leggi nazionali e regionali anche dello specifico e mirato decreto interministeriale 27 marzo 1958, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* n. 105 del 2 maggio 1958 che ha dichiarato Principina a Mare area protetta di notevole interesse pubblico, il locale Comitato per la tutela della frazione ha inoltrato in data 12 novembre 1991 un circostanziato esposto alla competente autorità giudiziaria, corredato dal parere tecnico del professor Amedeo Alpi, ordinario di fisiologia vegetale presso l'università di Pisa, provvedendo nel contempo a denunciare pubblicamente i fatti -:

di quali informazioni siano in possesso riguardo alla situazione predetta;

quali iniziative, per quanto di propria competenza, intendano assumere per prevenire ed evitare una situazione di grave degrado ambientale con danni irreparabili al territorio di Principina a Mare con il suo inestimabile patrimonio di verde pubblico.  
(4-12297)

**RISPOSTA.** — *Come è noto, l'adozione degli strumenti urbanistici non prevede esame da parte di questa Amministrazione, essendo la materia urbanistica trasferita alla competenza degli Enti locali.*

*Considerato, però, che il nuovo piano regolatore predisposto dal comune di Grosseto prevede interventi nella frazione di Prin-*

*cipina a Mare che stravolgerebbero l'aspetto paesistico-ambientale dei luoghi, in data 7 luglio u.s. si è invitato il comune, nello spirito di collaborazione che deve uniformare l'attività degli organi pubblici, ad un ulteriore esame del piano in collaborazione con i tecnici della competente Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Siena.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

PAGANELLI, DELFINO e TEALDI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali. — Per sapere — premesso:*

che sulla torre del Belvedere di Mondovì (provincia di Cuneo) da oltre 70 anni è installato un faro ricordo dei Caduti di tutte le guerre;

che in occasione di lavori di ripulitura e restauro della torre la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Torino avrebbe da tempo, nelle prescrizioni di competenza, disposto l'eliminazione del faro in quanto non risulterebbe a suo tempo autorizzato;

che la notizia ha provocato vivo malcontento nelle associazioni degli ex combattenti;

che il vecchio faro potrebbe essere sostituito con uno più moderno ed anche meno visibile dall'esterno;

che la permanenza del faro ricordo riveste un notevole carattere morale e di simbolo —:

se non ritenga di rivedere la cennata disposizione al fine di mantenere nelle forme più moderne ed eventualmente più consone alla secolare torre civica il detto faro ricordo. (4-16379)

RISPOSTA. — *Il faro a ricordo dei Caduti non solo copre l'immagine della torre di Mondovì, ma le putrelle sulle quali è installato sono incastrate nei merli del coronamento, costituendo un potenziale pericolo per la stabilità della struttura muraria.*

*Tuttavia, considerato l'alto valore simbolico che il faro riveste, si reputa fattibile la proposta dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci di installare un nuovo faro su una piattaforma retrattile.*

*Anche il sindaco di Mondovì ha dichiarato la propria disponibilità a valutare la possibilità di risolvere in questo senso la questione.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

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)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alle interrogazioni in oggetto si precisa quanto segue.*

*I due incidenti sono stati causati dal transito di automezzi eccedenti i mt. 4.00 di altezza prescritti dalla legge n. 393 del testo unico delle Norme sulla circolazione stradale.*

*Gli intradossi dei cavalcavia contro i quali si sono verificati gli urti dei carichi trasportati (containers e palameccanica) sono esattamente di mt. 4.32 e 4.30 dal piano stradale, mentre risulta evidente che i caselli dell'Autostrada Napoli-Salerno hanno un'altezza ancora superiore.*

*Nell'ambito di tali variazioni di altezza si presenta la necessità di instaurare la pratica per transiti eccezionali che permette di verificare se il transito può essere autorizzato, in relazione alle caratteristiche della autostrada o strada da percorrere, oppure negato.*

*I proprietari degli automezzi, nella fattispecie, non risulta abbiano svolto 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.*

*Si fa presente comunque che agli ingressi di ogni casello autostradale sono installati cartelli segnaletori di divieto di ingresso o di*

*transito in autostrada, agli automezzi con carico o sagoma superiori ai 4.00 mt. di altezza, e si precisa, inoltre, che gli intradossi dei cavalcavia autostradali hanno mantenuto invariate le altezze 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.*

Il Ministro dei lavori pubblici:  
Merloni.

**PARLATO.** — *Ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali. — Per conoscere — premesso che:*

*nell'ambito delle iniziative assunte a Napoli dal Gruppo SOCOFIMM (che a seguito della declaratoria di bancarotta fraudolenta travolgono 200 dipendenti e 3.500 risparmiatori), l'ingegner Rosario Iandolo (alle cui gravissime responsabilità si aggiungono numerose altre a tutti i livelli) nel 1989 dà vita ad un progetto che riguarda la fondazione di una nuova società impegnata nel campo del trasporto aereo, l'AEROTAXI SUD, ed acquista in leasing presso il Banco di Desio due CESSNA CITATION III ed un CESSNA CITATION V. Gli inizi di questa nuova attività sono più che lusinghieri. La società vanta clienti come il Presidente degli Industriali Amato, dirigenti RAI, Ferlaino ed altri nomi importanti del mondo imprenditoriale napoletano. In base a questi risultati, decisamente positivi, Iandolo prevede una ulteriore espansione nel campo del trasporto aereo e, agli inizi del 1990, nel corso di un meeting per quadri e dirigenti, spiega a tutti il suo progetto: costituire una compagnia aerea che intervenga su un ampissimo segmento di mercato rappresentato dal settore dei voli charter. In Italia l'80 per cento dei voli charter viene coperto dalla compagnia di bandiera e riuscire ad inserirsi in questo settore vuol dire dunque favorire i tour-operators nazionali con un abbattimento dei costi ed una migliore operatività. Per questo motivo nasce la SAGITTAIR SPA, che assorbe l'AEROTAXI SUD e vengono acquistati due aeromobili*

BA 146 — della capienza di 110 posti l'uno — dalla British Aerospace. La particolarità di questi aerei è quella di avere un decollo ed un atterraggio molto corto; caratteristiche che consentono, quindi, l'utilizzo anche di aeroporti più piccoli. SAGITTAIR « decolla » ufficialmente il 12 settembre 1990 (mentre viene costituita una finanziaria — la PCP — con 5 agenzie di viaggio, nel settore turistico). L'inaugurazione avviene a Castel dell'Ovo con una conferenza stampa che vede la partecipazione del sindaco Polese e del sottosegretario ai trasporti Santonastaso. All'avvenimento danno ampio rilievo i quotidiani locali e nazionali ed anche il TG 2 ne fa menzione nell'edizione serale.

L'inizio è più che lusinghiero. Anche se la stagione estiva è alla fine le richieste sono numerose e le ore di volo prenotate sono più del doppio rispetto alle previsioni. Tra i clienti abituali ci sono il Calcio Napoli e la Lazio che prenotano ore di volo per tutto l'arco del campionato mentre altre squadre di serie A utilizzano sporadicamente i due vettori.

Ma è proprio con l'inizio del 1991 che cominciano a sorgere i primi problemi. La guerra del Golfo produce sicuramente i suoi effetti, ma è tutto circoscritto ad un arco di tempo di due mesi. Lo stesso Iandolo conferma che con l'arrivo dei nuovi aerei sono previsti contratti con i *tour operators* per circa 40 miliardi. La buona riuscita del progetto sembra cosa fatta ma è in questo momento — secondo la versione che più tardi darà Iandolo — che cominciava il « boicottaggio » della ALITALIA ai danni della SAGITTAIR ...

In un primo momento la compagnia di bandiera offre ai *tour operators* tariffe pari al 50 per cento di quelle precedentemente praticate. La situazione si aggrava ulteriormente quando CIVILAVIA offre a SAGITTAIR di coprire due linee aeree (la Milano-Reggio Calabria e la Napoli-Reggio Calabria) che producono un fatturato annuo di 50 miliardi e che, fino a qualche mese prima, erano in concessione all'ATI. La ragione di questa offerta è dovuta a motivi di sicurezza. I due BA 146 della Flotta

SAGITTAIR hanno le caratteristiche di decollo ed atterraggio corto.

Riescono, cioè, a sfruttare in maniera migliore e con notevoli margini di sicurezza anche gli aeroporti di piccole dimensioni mentre ciò non è possibile per i vettori ALITALIA. È per questo motivo — sempre secondo il resoconto di Iandolo — che viene ritirata la certificazione per la manutenzione dei nuovi aerei (gli MD/83) e vengono fatte pressioni presso la MISTRAL AIR affinché anche essa non effettui manutenzioni sui vettori SAGITTAIR. Questa situazione produce effetti rovinosi. Per onorare i contratti con i *tour operators* la SAGITTAIR è costretta a noleggiare gli aeromobili con un conseguente aggravio di costi che producono effetti devastanti nella già precaria amministrazione (sino al noto esito giudiziario) —:

cosa consti, al Ministro di cui al presente atto per la parte di propria competenza, in ordine a tutto quanto precede ed asserito in larga misura, a propria discolpa, dello Iandolo e quali responsabilità siano configurabili nella vicenda di « sabotaggio » che ripetute voci asseriscono dovuti al conflitto di interessi tra due alti esponenti democristiani, già membri di governi precedenti, l'uno del collegio elettorale NA-CE, l'altro di quello AV-BN-SA. (4-05572)

*RISPOSTA. — Non risulta che il Gruppo Alitalia ed in particolare la Società A.T.I. abbiano offerto ai Tour Operators aeromobili, per l'effettuazione dei voli charter, a tariffe scontate del 50 per cento rispetto a quelle del mercato, né prima né dopo il fallimento della SAGITTAIR.*

*Al riguardo si precisa peraltro che le tariffe dei voli charter, praticate dalla compagnia di bandiera ai Tour Operators, sono concordate a livello centrale secondo i prezzi di mercato praticati con riferimento ai voli di linea.*

*Si fa inoltre presente che non sono stati conclusi contratti di manutenzione o di assistenza tecnica tra l'Alitalia e la SAGITTAIR per gli aeromobili MD 83, e che non sono state effettuate pressioni sulla Società*

*MISTRAL AIR per scoraggiare l'assistenza tecnica agli aeromobili SAGITTAIR.*

*Per quanto concerne i collegamenti aerei tra Milano, Napoli e Reggio Calabria, peraltro effettuati senza interruzioni dalla Società A.T.I., si riferisce che la Direzione Generale dell'aviazione civile non ha mai offerto alla SAGITTAIR di esercitare le linee aeree Milano-Reggio Calabria e Napoli-Reggio Calabria.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

**PARLATO.** — *Al Ministro per i beni culturali ed ambientali.* — Per conoscere — premesso che:

il celeberrimo, monumentale « Palazzo Calabritto » in Napoli, alla via omonima, costruito nel XVII Secolo, appartenuto alla famiglia Tuttovilla di Calabritto, poi a Carlo III di Borbone ed infine ritornato alla famiglia Calabritto che chiamò Luigi Vanvitelli a rifarlo particolarmente nella facciata, nel portale, nello scalone, è oggetto di interventi di restauro, finanziati dallo Stato e controllati dalla Soprintendenza;

pur troppo il disegno di recuperarne lo stile architettonico è stato contrastato da taluni esercenti commerciali che avevano trasformato gli accessi ai loro negozi violentando l'architettura originaria e aggiungendo superfetazioni che la travolgevano del tutto —:

come si siano risolti gl'assurdi contrasti con la Soprintendenza, quando i lavori saranno completati, ed in che misura e con quali modalità il bene potrà essere visitato dal pubblico in particolare nei suoi più significativi aspetti (che si chiede di voler evidenziare) visto che è anche con (o solo) il pubblico danaro che il restauro in corso ha luogo ed il bene, che ha reso miliardario chi ne possiede anche limitata porzione, viene ampiamente valorizzato;

quali importi gli interventi costeranno allo Stato e quali ai proprietari.

(4-05597)

**RISPOSTA.** — *In data 13 luglio 1992 la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Napoli ha approvato un progetto relativo ai lavori di restauro dell'androne, dello scalone e della facciata di palazzo Calabritto, relativo al condominio di via Calabritto n. 20.*

*Il progetto di restauro, diviso in due lotti funzionali, presenta nel 2° lotto l'eliminazione delle mostre esterne dei locali commerciali quindi il ripristino della parte basamentale del palazzo nelle sue forme originarie. A tutt'oggi è stato eseguito il primo lotto dei lavori.*

*In data 15 ottobre 1992 la predetta Soprintendenza ha sollecitato il condominio all'esecuzione del secondo lotto dei lavori relativo alla parte basamentale del palazzo.*

*Attualmente il Ministero ha in corso l'istruttoria per la concessione di un contributo ai sensi della legge 21 dicembre 1961, n. 1552.*

Il Ministro dei beni culturali e ambientali: Ronchey.

**PARLATO.** — *Ai Ministri dei trasporti, dell'interno e per i rapporti con le regioni.* — Per sapere — premesso che:

il 20 gennaio 1991, per motivi di sicurezza, fu decretato l'« embargo » delle merci in partenza da Capodichino dato che era stato « scoperto » (solo allora) che detto aeroporto non aveva i requisiti necessari poiché i depositi, in cui devono sostare per la prescritta quarantena di 24 ore tutte le merci in transito, erano a ridosso di uffici militari e civili;

il problema poteva essere risolto con l'acquisto di un « container » — da adibire a deposito merci provvisorio — il cui costo si aggirava sui 5 milioni (e solo un milione se usato). Ovviamente gli operatori del settore (spedizionieri, trasportatori e compagnie aeree) aspettavano con impazienza la seduta convocata in Prefettura per decidere se e chi dovesse provvedere a dotare l'aeroporto di un « container » per lo scopo —:

come mai non si era pensato e provveduto prima a risolvere questo problema

visto che la base militare USA nell'aeroporto di Capodichino non è stata installata ieri l'altro;

quali urgenti ed immediati provvedimenti si intendono adottare per risolvere questo problema che crea disagi e danni economici agli operatori del settore, anche in considerazione del fatto che la regione Campania ha stanziato 15 miliardi per potenziare le infrastrutture dell'aeroporto affinché esso diventi se non competitivo, almeno al livello degli altri aeroporti italiani;

a che punto siano i lavori e chi li esegua.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella decima legislatura, n. 24475 del 5 marzo 1991. (4-06303)

**RISPOSTA.** — Si risponde anche a nome del Ministero dell'interno.

L'embargo sulle merci in partenza dall'aeroporto Capodichino di Napoli risulta essere stato abrogato fin dal 21 febbraio 1991, a seguito della individuazione da parte del locale Comitato per la sicurezza aeroportuale di misure atte a garantire sufficienti livelli di sicurezza all'interno dello scalo in questione.

Si fa presente, poi, che la società GESAC, concessionaria della gestione dell'aerostazione passeggeri e dei principali servizi aeroportuali dell'aeroporto di Napoli, a seguito del parere favorevole espresso dalla Direzione generale aviazione civile, utilizzando lo stanziamento di lire 15 miliardi concesso dalla regione Campania, sta eseguendo i lavori per la viabilità, per i parcheggi aeroportuali e per il depuratore biologico.

Nella convenzione stipulata tra la citata Direzione generale e la società GESAC è prevista la realizzazione dell'edificio merci con onere a carico dello Stato.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

**PARLATO.** — Ai Ministri dei trasporti e del tesoro. — Per conoscere — premesso che:

l'Alitalia ha annunciato la chiusura degli scali di Bombay, Delhi, Manila, Taipei, Manchester, Dublino adducendo svariati pretesti come la mancanza di aeromobili e l'alto costo operativo, nonostante la crescita della domanda;

il comportamento dell'Alitalia appare schizofrenico dato che recenti accordi hanno innescato meccanismi retributivi per cui la Compagnia di bandiera ha liquidato nel primo semestre del corrente anno competenze mensili *pro capite* ammontanti ad oltre 20 milioni di lire per evitare conflitti sindacali ritenuti dannosi all'immagine aziendale, così che i vertici Alitalia hanno presentato tali accordi sia alla stampa sia in sede di approvazione di bilancio 1991 come modello di relazioni industriali in linea con l'immagine di un'azienda prima tra i vettori europei ad invertire la rotta negativa dovuta alla crisi del Golfo —:

che rapporto esista tra la cancellazione dei detti voli (e la conseguente rinuncia ad importanti segmenti di mercato), l'attuale protesta sindacale del personale di volo Alitalia, e l'inaccettabile tentativo della compagnia di rimettere in discussione tali accordi contrattuali, che, come è ovvio, sono diventati diritti quesiti del personale, essendosi dinnanzi a continue scelte gestionali dell'azienda che rischiano di compromettere il futuro del personale sia della stessa Alitalia che della controllata ATI. (4-08530)

**RISPOSTA.** — L'attuale situazione di crisi del trasporto aereo mondiale impone alle compagnie aeree un continuo adeguamento delle strategie alle mutevoli condizioni di mercato e l'offerta dei servizi viene correlata alla domanda e alla redditività dei servizi stessi.

In tale ottica, anche il Gruppo Alitalia adegua costantemente la propria rete di servizi alle esigenze di mercato e alla loro redditività, mediante la istituzione, la sospensione, il potenziamento o la riduzione dei collegamenti aerei.

Attualmente, sulla rete internazionale Alitalia è stato modificato il collegamento Mi-

lano-Dublino, che opera via Bruxelles e non via Manchester, come avveniva in precedenza.

Si fa presente che sono stati potenziati, invece, i servizi su Madrid, Bruxelles, Bucarest, Londra, Parigi, Cairo, Istanbul, Casablanca e Tel Aviv.

Sulla rete intercontinentale, mentre non è stato mai attuato il servizio con Taipei, sono stati sospesi i servizi su Bombay e Delhi. Rimangono operativi i collegamenti con Manila e risultano potenziati quelli con Hong Kong, Tokyo, Brasile e gli USA.

Si fa presente, poi, che recenti accordi siglati tra l'azienda e le organizzazioni sindacali comportano riconoscimenti retributivi strettamente correlati ad un recupero di produttività e alla mobilità di impiego del personale.

Non risulta infine che nel periodo segnalato fossero in atto proteste sindacali né che la soc. Alitalia abbia rimesso in discussione i citati accordi contrattuali.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

PARLATO. — Ai Ministri per il coordinamento delle politiche comunitarie e per gli affari regionali e i problemi istituzionali, della sanità, dell'industria, commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

la risposta n. 4346/i/1-2/160 all'interrogazione 4/01158 per la sua assoluta stringatezza non è riuscita minimamente a dissolvere i dubbi che avevano generato i quesiti posti;

venticinque anni di ritardo ed un bel gruzzolo di pubblici miliardi spesi per non riuscire a costruire il « nuovo » ospedale di Torre Annunziata, avrebbero dovuto costituire motivi più che validi per compiere una approfondita inchiesta, mentre alla richiesta di individuare i fatti da cui derivassero le responsabilità della Regione Campania in merito alla questione sollevata, il Ministro per gli affari regionali ha ritenuto di non fornire alcuna risposta, nemmeno ricercandoli. L'aver saputo che

« ...la USL 34 ha in corso un giudizio presso il Tribunale di Napoli contro la Società APEGA » è cosa di scarso significato in quanto non si riesce a indovinare il « petitum », la risposta della convenuta ed a qual punto sia l'iter processuale, né a conoscere l'esatta entità dei danni diretti ed indiretti derivati dalla mancata consegna del nosocomio, così come, l'aver appreso che la USL 34 ha in corso di emanazione un provvedimento concernente il conferimento, in concessione, cosiddetta « di committenza » alla INFRASUD Progetto SpA, si è rivelato di scarsa utilità perché si continuano ad ignorare i costi ed i tempi necessari alla ultimazione ed alla consegna del manufatto alla città;

infine, poiché la risposta ministeriale non chiarisce i criteri che hanno determinato la scelta della solita INFRASUD Progetti per il completamento dei lavori, ciò alimenta nuovi pesanti dubbi circa la legittimità stessa dell'affidamento —

se non ritengano indispensabile avviare un'indagine per stabilire con certezza le responsabilità delle inadempienze e delle omissioni che hanno caratterizzato negativamente il corso dell'intera vicenda;

quando sarà presumibilmente ultimato l'ospedale « nuovo » di Torre Annunziata;

i criteri di trasparenza e di pubblicità seguiti per la gara e il contenuto delle offerte comparate di più imprese, posti a base dei motivi che hanno determinato l'affidamento dei lavori per il completamento della struttura ospedaliera alla INFRASUD Progetti SpA.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella decima legislatura, n. 4-22016 del 17 ottobre 1990.

(4-09526)

RISPOSTA. — In relazione al documento indicato in oggetto, ad integrazione degli elementi forniti in sede di risposta all'interrogazione n. 4-01158, e sulla base delle

ulteriori notizie fornite dalle competenti amministrazioni, si precisa quanto segue:

l'inizio effettivo dell'opera, originariamente affidata al consorzio CILES, risale al 20 ottobre 1971;

l'amministrazione ospedaliera, in data 18 ottobre 1974, con delibera n. 455, ebbe a rilevare il contratto di appalto con il consorzio CILES, avendo ritenuto questo non idoneo alla realizzazione dell'opera;

dopo la risoluzione del contratto, è stato predisposto un nuovo appalto con conseguente completa revisione del progetto originario il cui importo, per effetto della lievitazione dei costi, è passato a lire 3.100.000.000;

il nuovo contratto è stato stipulato in data 20 ottobre 1976 con l'impresa APEGA di San Sebastiano al Vesuvio, al quale è stato affidato l'appalto del primo e del secondo lotto unificati.

Il nuovo progetto revisionato è stato suddiviso in lotti, nella seguente maniera, in relazione ai finanziamenti accordati,

contributo dello Stato:

contributo concesso per il finanziamento del progetto dei lavori del primo e del secondo lotto (provvedimenti nn. 93806 del 9 giugno 1967 e 3797 del 25 marzo 1972) lire 1.000.000;

contributi regionali:

progetti stralcio del progetto generale di variante suppletivo di lire 3.300.000.000

a) stralcio del terzo-quarto-quinto lotto unificato, finanziato, come precisato di seguito, con la legge n. 589 del 3 agosto 1949:

contributo (delib. G.R. n. 1063/76) di lire 100.000.000;

contributo regionale (assistito da mutuo Cassa DD.PP.) di lire 300.000.000 (in data 27 luglio 1979);

contributo in conto capitale (legge 492 del 16 ottobre 1975) (concesso con delib.

43/5 del 5 luglio 1977 del Consiglio regionale) lire 1.500.000.000;

b) stralcio sesto lotto (delib. n. 2 del 4 gennaio 1979), dei lavori ammessi a contributo regionale (concesso con delib. G.R. n. 6775 del 16 giugno 1978) finanziato con mutuo di lire 600.000.000 dalla Cassa DD.PP. in data 11 ottobre 1980;

c) stralcio settimo lotto dei lavori ammessi a contributo regionale in conto capitale (con DPGR n. 13032 del 1° dicembre 1980) lire 1.000.000.000.

Come può evincersi da quanto ora evidenziato i tempi per l'approvazione degli atti tecnici, da parte del Provveditorato alle opere pubbliche, per la concessione dei finanziamenti e per la successiva erogazione hanno reso inadeguati i progetti al momento dell'approvazione ed insufficienti i finanziamenti, a causa della costante lievitazione dei costi.

È stato inoltre sull'argomento riferito che, poiché l'unità sanitaria locale n. 34 non era in grado, attraverso le proprie strutture, di assicurare un'attività di programmazione, progettazione e gestione idonea alla tempestiva utilizzazione dei fondi già a disposizione per ottenere ed impiegare nuovi finanziamenti, si ritenne opportuno, dopo aver valutato una serie di possibilità (affidamento di un carico di progettazione appalto concorso, concessione di costruzione), di ricorrere ad una concessione c.d. « di committenza », affidando ad una società di particolare qualificazione ed esperienza il compito di supportare l'unità sanitaria locale nei complessi adempimenti di questa competenza.

La scelta cadde sulla INFRASUD progetti S.P.A, società interamente a partecipazione statale, facente parte del gruppo IRI-ITAL-STAT che, per la sua specifica esperienza in materia (la stessa costituisce la struttura di consulenza della regione Campania) e per la sua qualificazione, si ritenne offrì le migliori garanzie.

Attualmente si è in attesa dell'Accordo di programma regionale, che consentirà l'avvio dell'iter per l'indizione di una nuova gara di appalto.

È stato, infine, comunicato che il giudizio presso il tribunale di Napoli contro l'APEGA è ancora pendente. Allo stato, sono state solo terminate le operazioni di accertamento tecnico da parte del perito nominato dal tribunale per individuare, descrivere e quantizzare i danni subiti dal manufatto per la mancata consegna dello stesso ed è in corso il relativo giudizio di merito.

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

PIERONI, RUTELLI, APUZZO, BETTIN, BOATO, CRIPPA, DE BENETTI, GIULIARI, LECCESE, MATTIOLI, PAISSAN, PECORARO SCANIO, PRATESI, RONCHI, SCALIA e TURRONI. — Ai Ministri dei trasporti e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

dal notiziario della Lega per l'Ambiente (ottobre 1992), dalla documentazione in possesso della stessa Associazione, e dall'interrogazione presentata dal consigliere regionale Verde delle Marche Marco Moruzzi, risulta che le Ferrovie dello Stato hanno messo a punto con la società « Waste Management » un progetto per la realizzazione di mega-inceneritori di rifiuti solidi urbani lungo le linee ferroviarie secondarie delle regioni del Centro-Nord;

oltre ai centri di termodistruzione, i mega-inceneritori appunto, il progetto prevede la costruzione di centri di trasferimento in impianti FS, dove far confluire via strada i rifiuti urbani ed effettuare il carico dei containers, cui seguirà il trasporto a treni completi (500 t) sino al centro di termodistruzione;

scopo del progetto è il trasferimento dei rifiuti solidi urbani dalle aree metropolitane — quelle più in crisi per quanto riguarda lo smaltimento rifiuti — al primo inceneritore disponibile, mediante « treni-spazzatura » che trasporteranno per centinaia di chilometri l'inquinante carico sud-

la Direzione Merci delle FS ha già individuato una possibile ubicazione per la localizzazione dei centri di trasferimento e degli inceneritori, in Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Toscana e Marche. Gli inceneritori dovrebbero sorgere nelle seguenti località: Lombardia — Asola (linea Brescia-Parma), Casaletto (Bergamo-Cremona), Cassano d'Adda (Milano-Brescia), Secugnago (Milano-Piacenza); Veneto — Cologna Veneta (linea Legnano-Cislano di Zocco); Emilia-Romagna — Occhiobello, Stanghella, Sant'Elena (linea Bologna-Padova), Montesanto, San Biagio, Mezzano (Ferrara-Rimini), Felonica Po (Suzzara-Ferrara); Toscana — Musto, Pian delle Vigne (linea Chiusi-Siena-Empoli), Castellina Maremma, Casino di Terra (Pisa-Volterra), Panicale, Santalucchio (Firenze-Roma), Trequanda (Asciano-Montepascali), Giuncarico (Pisa-Roma); Marche — Cuccurano, Cartoccio, Fossombrone, Fermignano, Saltara (linea Fano-Fermignano);

la Divisione Merci dell'ente FS è interessata non solo allo sviluppo del progetto in questione, ma anche alla costituzione di una Società con la Waste Management che diventerebbe proprietaria dei centri di trasferimento e delle relative aree, dei containers, proprietaria o noleggiatrice dei carri, acquirente dei treni completi;

la normativa in vigore affida alle Regioni la pianificazione per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, ma dal progetto FS-Waste emerge una nuova pianificazione nazionale governata da una multinazionale, appunto la Waste-Management, già indagata dall'alto commissario anti-trust negli USA come in Italia;

il trasferimento quotidiano e permanente di migliaia di tonnellate di rifiuti dalle aree metropolitane a zone meno densamente abitate o in altre regioni, oltre a contraddire il principio legislativo per cui ogni regione deve smaltire i rifiuti nel proprio territorio, sarà fonte di nuovo inquinamento lungo lo stesso percorso dei « treni-spazzatura »;

fonte di ulteriore inquinamento saranno i mega-inceneritori che, tra l'altro,

smaltendo i rifiuti così come vengono raccolti, impediranno lo sviluppo della raccolta differenziata e del riciclaggio —:

come intendono intervenire nei confronti dell'ente FS per impedire che vada in porto un progetto che, tra aree di stoccaggio e carico rifiuti, trasferimenti lungo le linee ferroviarie e mega-inceneritori, non risolverà ma aggraverà, con pesanti conseguenze in termini di inquinamento, il problema dei rifiuti in Italia;

quali provvedimenti intendano prendere nei confronti dei dirigenti delle FS, perché il loro operato sia ricondotto nel giusto ambito di controllo da parte delle pubbliche istituzioni. (4-05699)

**RISPOSTA.** — Si risponde anche a nome del Ministro dell'ambiente.

In ordine al progetto che la società multinazionale Waste Management avrebbe elaborato per lo smaltimento dei rifiuti prodotti nelle aree del Nord Italia, con il trasferimento dei rifiuti stessi tramite convogli ferroviari verso vari inceneritori appositamente realizzati, si osserva che allo stato attuale della normativa, non essendo stata ancora recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva CEE 91/156 (peraltro inserita nel disegno di legge comunitaria per il 1993), i rifiuti possono essere trasportati anche su grandi distanze e smaltiti in regioni diverse da quelle di produzione.

Va pure sottolineato che l'attività pianificatoria, la regolamentazione ed il controllo in tale materia sono affidati alla competenza delle regioni e degli enti locali.

Per quanto riguarda la realizzazione di inceneritori, si precisa che l'utilizzo dei medesimi non contrasta necessariamente con i programmi di sviluppo della raccolta differenziata e del riciclaggio in quanto tali impianti sono destinati allo smaltimento di frazioni di rifiuti economicamente non recuperabili, il cui incenerimento può, al contrario, costituire valida fonte di energia.

Entro tali limiti l'impiego di inceneritori costituisce un conveniente sistema di smaltimento, beninteso ove gestito con tecnologie adeguate, nel rigoroso rispetto delle vigenti normative di difesa dell'ambiente e, in par-

ticolare, dei limiti di emissione nell'atmosfera di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203.

Secondo quanto comunicato dalle ferrovie dello Stato S.p.A., non è stato finora formalizzato alcun accordo con la Waste Management per il trasporto ferroviario e lo smaltimento dei rifiuti.

Le ferrovie dello Stato hanno comunque confermato il proprio interesse allo sviluppo di tale tipo di trasporto, in conformità ai propri programmi diretti ad acquisire quote sempre maggiori del traffico merci attualmente effettuato su strada.

Per il trasporto dei rifiuti solidi urbani, industriali e tossico-nocivi, la Società sta valutando, con il coinvolgimento di imprese del settore, alcuni modelli di gestione innovativi basati sull'utilizzo di tecnologie avanzate.

Nell'assicurare che i relativi programmi verranno sviluppati nel rispetto delle esigenze sociali ed ambientali della collettività, le ferrovie dello Stato hanno, al riguardo, fatto presente che non intendono riferirsi a direttrici di traffico precostituite, che possano in alcun modo privilegiare determinate aree territoriali del paese rispetto ad altre.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

**PIERONI.** — Ai Ministri per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

il 23 gennaio 1990 la regione Marche, nella persona dell'allora assessore all'ambiente Giancarlo Scriboni, comunicava alla provincia di Ancona (e alle altre province marchigiane; che — nell'ambito di un progetto regionale finanziato con fondi FIO — era stata commissionata alla Snam Progetti la fornitura di un sistema di telecontrollo per gli impianti di depurazione operanti nel territorio marchigiano. Con la stessa lettera la regione chiedeva alla provincia di Ancona la disponibilità ad acquisire, a titolo gratuito, le strutture necessarie per costruire il Centro provinciale della rete regionale (strutture elencate come se-



gue: un'unità operativa Microvax 3400 configurata con:

CPU A 32 bit;

12 Mb di memoria;

300 Mb di disco fisso;

290 Mb di streamer tape;

8 linee seriali per terminali e modem esterni;

1 coprocessore video per terminale semigrafico;

1 consolle di sistema;

1 sistema operativo VMS per 1-10 utenti;

1 terminale B/N;

2 stampanti seriali;

1 terminale 19" a colori;

1 licenza d'uso IDBS - 32 (software di gestione del sistema);

1 configurazione IDBS-32;

2 modem telefonici per linee dedicate SIP;

le unità remote di controllo saranno di due tipi:

centralina Philips DMS-5 con:

CPU Motorola 68000;

2 linee seriali modem;

UPS a 2 ore di autonomia;

schede I/O per 100 DI, 60 DO, 20 AI, 4 AO;

morsetti e relay;

cabinet IP 40;

modem integrato a 1200 bps per linee Sip dedicate;

centralina Philips DMS-2 con:

CPU Zilog Z 80;

1 linea serial modem;

UPS a 2 ore di autonomia;

schede di I/O per 30 DI, 5 DO, 10 AI, 2 AO;

morsetti e relay;

cabinet IP 55;

modem integrato a 1200 bps per linee Sip dedicate)

mettendo a disposizione un idoneo locale e corrente elettrica trifase;

la provincia di Ancona, anche in considerazione che l'acquisizione dei dati avrebbe facilitato l'esercizio della propria funzione di controllo sulla qualità delle acque senza aggravio di spese (dichiarando la regione che l'installazione, la messa a punto, gli allacci telefonici, i canoni Sip, i materiali di consumo, il personale erano a carico della Snam Progetti) in data 10 febbraio 1990 comunicava alla regione « la disponibilità all'installazione nei locali provinciali, a titolo gratuito, per l'intero periodo di collaudo » delle apparecchiature in oggetto;

il 18 marzo 1990 con una successiva lettera la provincia di Ancona chiedeva alla regione Marche di poter utilizzare le installande strumentazioni anche per altre attività nel settore ambientale;

la regione Marche effettuava la consegna delle strumentazioni senza alcun documento, bolla fiscale o altro, né forniva risposta alcuna alle predette note della provincia di Ancona o in alcun modo provvedeva a formalizzare con atti amministrativi la regolarizzazione del rapporto fra i due enti;

in considerazione di ciò, dopo lunga attesa, la provincia di Ancona invitava la regione, con una lettera del 10 febbraio 1992, indirizzata al presidente, all'assessore all'ambiente e per conoscenza alla Snam Progetti, a definire la situazione con una specifica convenzione o con altro atto adeguato;

con la stessa lettera si evidenziava che, nonostante la strumentalizzazione fosse stata posta in opera, nessun dato era mai ancora pervenuto alla provincia e si minacciava la restituzione entro 30 giorni in caso di inerzia;

l'11 settembre 1992 la provincia di Ancona inviava l'ennesima lettera alla regione Marche in cui si informava essersi finalmente spiegato il motivo per cui il sistema, posto in opera senza mai formalizzare il rapporto fra i due enti, non acquisiva alcun dato: la linea telefonica di trasmissione dei dati stessi era stata isolata dalla Sip a causa del mancato pagamento delle bollette da parte del titolare dell'impianto, che risultava essere (chissà perché visto che mai era stato chiamato in causa prima) il Consorzio di biologia marina di Fano;

nella stessa lettera la provincia annunciava di non voler sostenere ulteriori spese per gli impianti elettrici e il consumo di energia, dato che tali spese, oltre che impreviste rispetto all'iniziale richiesta della regione, si rivelavano completamente inutili, ad esse non avendo fatto seguito alcun riscontro positivo per la mancata attivazione del progetto illustrato dalla regione con la prima lettera dell'assessore all'ambiente, e che pertanto avrebbe provveduto a disattivare la strumentazione;

il 24 dicembre 1992 ancora con una lettera della provincia di Ancona si rappresentava alla regione Marche quanto segue (cito testualmente): « le attrezzature del sistema di telecontrollo da tempo disattivate giacciono ancora completamente inutilizzate presso i locali dell'ufficio ecologia di questa amministrazione ... vista l'inutilità di avere tale strumentazione presso i nostri uffici si invita codesta regione a ritirare tutte le attrezzature in questione ... entro e non oltre il 31 dicembre c.a. Decorso inutilmente tale termine le stesse saranno comunque restituite alla Snam Progetti che ha provveduto a suo tempo alla loro consegna, con spese e oneri totalmente a carico di codesta regione;

finalmente, dopo tre anni di silenzio nonostante gli insistiti appelli della provincia contro il colossale spreco, la regione marche si rifaceva viva e il 26 gennaio 1993 il dirigente del servizio ambiente della regione chiedeva di « attendere nell'azione » essendo « stata avviata una con-

venzione per individuare il modo migliore per gestire il sistema » —:

come il ministro per gli affari regionali intenda intervenire presso la regione Marche per individuare le responsabilità di questo incredibile spreco di finanziamenti pubblici e verificare se alcuno da esso possa aver tratto illegittimo beneficio;

come il ministro dell'ambiente intenda promuovere un'azione efficace presso la regione Marche per ricondurla ai suoi doveri istituzionali in materia di tutela ambientale, doveri che la regione disattende costantemente e con particolare insistenza per quanto attiene ai problemi dell'inquinamento dell'Adriatico. (4-11245)

*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 che è risultato che la giunta regionale delle Marche, con deliberazione n. 5674 del 19 settembre 1988, ha affidato alla Società SNAMPROGETTI, Stabilimento di Fano, l'incarico di realizzare un sistema di rilevazione ed elaborazioni dati di supporto alla gestione delle opere di disinquinamento ed al controllo dei corpi idrici.*

*La predetta società, il 5 agosto 1991, ha consegnato alla regione l'intera fornitura, senza, peraltro, adempiere completamente a tutte le operazioni previste dal contratto, con particolare riguardo alla verifica ed all'attivazione dei sistemi di controllo delle opere di depurazione, all'addestramento del personale relativamente alle opere realizzate e al software sviluppato.*

*Attualmente, il sistema di telecontrollo degli impianti della fascia costiera non è stato ancora attivato e le cause del mancato funzionamento dello stesso sono di carattere sia tecnico (assenza di comunicazione tra i vari centri) che organizzativo.*

*Il funzionamento del sistema presupponeva un'organizzazione per la gestione, che avrebbe dovuto coinvolgere, sin dall'inizio, gli enti locali preposti alla conduzione degli impianti di depurazione.*

*La mancata programmazione generale dell'intero sistema ed il mancato coinvolgimento degli EE.LL. interessati al progetto regionale ha provocato l'inutilizzazione delle apparecchiature acquisite. Inutilizzazione da riconnettersi anche a carenze amministrative da parte dell'amministrazione regionale ed a lacune tecniche della Società Snamprogetti, che negli elaborati progettuali non ha mai esplicitato il disegno organizzativo e funzionale complessivo (mancano ad esempio, indicazioni relative alle risorse umane e finanziarie) dell'intero sistema.*

*Anche se non attivate, le apparecchiature del telecontrollo risultano in buono stato di conservazione e potenzialmente utilizzabili, salvo le necessarie verifiche per quanto riguarda soprattutto i programmi software.*

*Vero è che fino ad oggi sono mancati un coordinamento ed una progettazione generale del sistema di controllo ambientale, ma la amministrazione regionale, nel quadro del progetto SINA, sta tentando di recuperare, in un contesto logico e coordinato, tutte le risorse e tutti gli strumenti che sono attualmente a disposizione.*

*Le direttrici d'intervento, individuate a livello regionale, sono due:*

*una, interna, tendente a recuperare piena funzionalità a strumentazioni acquistate per obiettivi specifici e poco o mai utilizzate ed impiegabili anche in settori più ampi, nonché a conferire unitarietà a tutti i progetti informatici sul territorio fino ad oggi promossi in modo disorganico dai singoli Assessorati;*

*una, esterna, tendente a coordinare gli enti territoriali ponendo particolare attenzione al fondamentale ruolo riservato alle province in materia ambientale sia dalla legge 142/90 che da altre fonti legislative e regolamentari.*

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

PISCITELLO. — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

da notizie apparse sulla stampa locale si apprende che sul treno Siracusa-Torino e sul corrispondente Torino-Siracusa non verrà più effettuato il servizio vagoni letto a partire dal 1° novembre;

l'ente F.S. avrebbe peraltro accettato prenotazioni da utenti e agenzie di viaggio fino al prossimo dicembre;

altri tagli nelle corrozze letto e addirittura la soppressione di alcuni treni sono stati in precedenza annunciati;

la volontà che appare evidente da parte delle Ferrovie dello Stato è quella di marginalizzare la provincia di Siracusa riorganizzando in tempi medi i treni a lunga percorrenza e facendoli partire da Catania anziché da Siracusa;

la dimostrazione di tutto ciò si evince dai periodici tentativi di abolire le corrozze letto in partenza da Siracusa che verrebbero agganciate poi a Catania, causando disagi notevolissimi ai viaggiatori;

queste decisioni sarebbero incomprensibili a causa della naturale posizione geografica della provincia di Siracusa che la rende naturale terminale di arrivo e di partenza dei treni a lunga percorrenza da e per il Nord;

la forte vocazione turistica della provincia subirebbe danni irreparabili da decisioni di tal fatta inducendo molti turisti e numerose agenzie internazionali e nazionali di viaggio a non inserire Siracusa nei loro itinerari turistici;

la Sicilia è peraltro pesantemente penalizzata sul piano dei trasporti ferroviari: mentre infatti in altre zone del paese ci si appresta a quadruplicare i binari e ad investire migliaia di miliardi in futuribili quanto intempestivi progetti, le linee principali siciliane Sud-Nord procedono ancora a binario unico —;

se risponda a verità la notizia della soppressione dei vagoni letto sul treno Siracusa-Torino e sul corrispondente Torino-Siracusa a partire dal 1° novembre;

se risponda a verità che erano state accettate prenotazioni sugli stessi fino a dicembre;

se il ministro non ritenga di dover intervenire con urgenza presso le Ferrovie dello Stato affinché questa decisione venga ritirata;

se il ministro dispone di un elenco dei tagli che le Ferrovie dello Stato hanno già effettuato o hanno previsto per i prossimi mesi riguardo la provincia di Siracusa;

se il ministro non intenda chiedere un riesame di questi tagli ed aprire un confronto su tale questione con i rappresentanti delle popolazioni interessate.

(4-06829)

**RISPOSTA.** — *Le ferrovie dello Stato S.p.A. fanno presente che le notizie relative a soppressioni di vetture letti, che sarebbero già state effettuate nei collegamenti da e per Siracusa, sono infondate, in quanto non è stata apportata alcuna variazione all'attuale programma di esercizio dei servizi.*

*Pertanto, sul treno 1940/41 Torino-Siracusa e viceversa non sono state disposte soppressioni a partire dal 1° novembre 1992.*

*Le ferrovie dello Stato fanno, altresì, sapere che è allo studio degli organi tecnici una ristrutturazione completa del traffico da e per la Sicilia — interessante, quindi, anche la città di Siracusa — che, attraverso nuovi turni del materiale rotabile, comporterà una notevole economia delle vetture sia letto che cuccette, ampliando, nel contempo, l'offerta globale di « posti-notte ».*

*Le ferrovie dello Stato ipotizzano che lo stato di allarmismo sulle presunte soppressioni apportate alla relazione Siracusa-Torino sia stato generato da una verifica tecnica, che, al fine di verificare il suddetto programma, è stato necessario effettuare sulla citata tratta, inibendo alla vendita per un breve periodo il servizio, poi riattivato.*

*Le ferrovie dello Stato fanno sapere che se non osteranno motivi di ordine tecnico, l'avvio al nuovo programma sarà dato con l'entrata in vigore dell'orario 93/94.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

**REBECCHI.** — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

*nella Valle Camonica sono site diverse aree archeologiche risalenti all'epoca dei comuni da cui la Valle prende il nome. In particolare potrebbe essere di interesse strategico per la Valle valorizzare la zona di Capodiponte attraverso un disegno organico di intervento che si muova nella duplice direzione di una piena fruibilità delle testimonianze archeologiche e nell'individuazione di tutte quelle iniziative volte alla definizione di un rapporto « attivo » con tutta l'area, che comprende anche le zone di Sellero, Seradina, Bedolina e Carpena;*

*in questa ottica, e data l'attenzione già mostrata dal suo Ministero, potrebbe essere prevista una legge nazionale di allargamento del Parco di Naquane, che potrebbe configurarsi come importante presupposto per un intervento di valorizzazione culturale e turistica dell'intera zona;*

*grande vantaggio potrebbe trarne l'economia della Valle nonché la fruibilità del patrimonio, la creazione di un sistema organico di servizi culturali e turistici, il restauro all'interno dell'area archeologica di edifici storici, e non, ove collocare i servizi culturali, la progettazione di arredo urbano e segnaletica urbanistica con annessi itinerari, e il recupero dei monumenti —;*

*quali iniziative intenda assumere per rispondere alle esigenze di valorizzazione della Valle e se ritiene utili i suggerimenti di un allargamento del Parco Nazionale di Naquane.* (4-15260)

**RISPOSTA.** — *Non appare necessaria un'iniziativa legislativa per l'ampliamento del Parco Nazionale delle Incisioni Rupestri di Capo di Ponte, loc. Naquane, perché tale area è già in corso di ampliamento, senza alcun ricorso a provvedimenti legislativi specifici, da parte di questa Amministrazione grazie ad una procedura di esproprio che è giunta ormai alle sue ultime fasi. Tale*

attività, del resto, si inquadra in un vasto programma della Soprintendenza archeologica di Milano di valorizzazione dei beni archeologici della Valcamonica, che va dal restauro del teatro e dell'anfiteatro romano di Cividate Camuno, al completamento dello scavo e del restauro del santuario di Minerva, in loc. Spinera di Breno, entrambi preliminari alla loro apertura al pubblico, all'acquisizione dell'area archeologica dei Massi di Cemmo, al progetto della creazione di un Museo Nazionale delle Incisioni Ruperstri a Capo di Ponte, che costituirebbe il necessario fulcro, opportunamente attrezzato di strutture didattiche e logistiche, per ogni programma di visita delle rocce incise preistoriche.

Si ricorda anche il grosso impegno finanziario sostenuto dalla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Brescia per il restauro, attualmente in corso, dell'importante Pieve romanica di S. Siro a Cemmo di Capo di Ponte.

Si auspica che le iniziative sopra descritte si integrino con quelle degli Enti locali che hanno creato zone protette nei territori di loro competenza.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Ronchey.

**SBARBATI CARLETTI.** — Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

nei comuni di Urbino, Fermignano e Fossombrone ed altri comuni della Valle del Metauro si è diffusa la notizia che sarebbe in atto una trattativa, peraltro confermata da responsabili dirigenti dell'Ente ferrovie dello Stato, tra la Waste Management e le ferrovie dello Stato per l'attuazione di un progetto finalizzato allo smaltimento dei rifiuti prodotti nelle aree industriali del Nord Italia;

tale progetto prevederebbe il recupero della tratta ferroviaria Fano-Urbino, già dismessa come via di trasporto dei rifiuti verso vari inceneritori che la Waste Management realizzerebbe lungo il percorso in prossimità di centri abitati nelle

aree di Cuccurano, Cartoceto, Saltara, Fossombrone e Fermignano (PS);

le suddette aree sono protette dal PPAR delle Marche e costituiscono un prezioso patrimonio artistico-storico, monumentale da difendere;

tale progetto è in contrasto con la legge regionale n. 31/90 e con la delega che la legge 915 affida alle regioni per il piano di smaltimento dei rifiuti solidi urbani —:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di questo progetto;

se non intendano partecipare al Parlamento nella sua complessità e nelle varie implicazioni che coinvolgono un'intera provincia e la regione Marche;

se non ritengano di bloccare immediatamente questo progetto che trova contraria l'intera popolazione dell'area interessata. (4-07321)

**RISPOSTA.** — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri anche a nome del Ministro dell'ambiente.

In ordine al progetto che la società multinazionale Waste Management avrebbe elaborato per lo smaltimento dei rifiuti prodotti nelle aree del Nord Italia, con il trasferimento dei rifiuti stessi tramite convogli ferroviari verso vari inceneritori appositamente realizzati, si osserva che allo stato attuale della normativa, non essendo stata ancora recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva CEE 91/156 (peraltro inserita nel disegno di legge comunitaria per il 1993), i rifiuti possono essere trasportati anche su grandi distanze e smaltiti in regioni diverse da quelle di produzione.

Va pure sottolineato che l'attività pianificatoria, la regolamentazione ed il controllo in tale materia sono affidati alla competenza delle regioni e degli enti locali.

Per quanto riguarda la realizzazione di inceneritori, si precisa che l'utilizzo dei medesimi non contrasta necessariamente con i programmi di sviluppo della raccolta differenziata e del riciclaggio in quanto tali impianti sono destinati allo smaltimento di frazioni di rifiuti economicamente non re-

*cuperabili, il cui incenerimento può, al contrario, costituire valida fonte di energia.*

*Entro tali limiti l'impiego di inceneritori costituisce un conveniente sistema di smaltimento, beninteso ove gestito con tecnologie adeguate, nel rigoroso rispetto delle vigenti normative di difesa dell'ambiente e, in particolare, dei limiti di emissione nell'atmosfera di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203.*

*Secondo quanto comunicato dalle ferrovie dello Stato S.p.A., non è stato finora formalizzato alcun accordo con la Waste Management per il trasporto ferroviario e lo smaltimento dei rifiuti.*

*Le ferrovie dello Stato hanno comunque confermato il proprio interesse allo sviluppo di tale tipo di trasporto, in conformità ai propri programmi diretti ad acquisire quote sempre maggiori del traffico merci attualmente effettuato su strada.*

*Per il trasporto dei rifiuti solidi urbani, industriali e tossico-nocivi, la Società sta valutando, con il coinvolgimento di imprese del settore, alcuni modelli di gestione innovativi basati sull'utilizzo di tecnologie avanzate.*

*Nell'assicurare che i relativi programmi verranno sviluppati nel rispetto delle esigenze sociali ed ambientali della collettività, le ferrovie dello Stato hanno, al riguardo, fatto presente che non intendono riferirsi a direttrici di traffico precostituite, che possano in alcun modo privilegiare determinate aree territoriali del paese rispetto ad altre.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

SCALIA. — *Al Ministro dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:*

*con la convenzione n. 79/90 l'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno ha affidato al Consorzio di bonifica della piana di Fondi e M.S. Biagio la realizzazione dell'intervento di sistemazione organica a difesa delle aree irrigue della piana, consistente nel rifacimento degli argini del lago di Fondi;*

*il Consorzio di bonifica ha bandito una gara di licitazione privata da esperirsi*

*con il criterio di aggiudicazione di cui all'articolo 24, 1 comma, lettera b) della legge 584/1977, per l'appalto del 1° stralcio funzionale dell'importo di lire 8.542 milioni;*

*i lavori sono stati appaltati;*

*i lavori sono stati sospesi con decreto ministeriale del 7 gennaio 1993 del Ministro per i beni culturali ed ambientali Ronchey che ha annullato la determinazione n. 2160/1 del 17 ottobre 1992 dell'assessore all'urbanistica, assetto del territorio e tutela ambientale, della regione Lazio, il quale nell'ottobre del 1992 aveva concesso al consorzio di bonifica la propria autorizzazione ritenendo il progetto non in contrasto con la legge del 1939 di protezione delle bellezze naturali e panoramiche. Per il ministro invece l'autorizzazione regionale era contraddittoria e quindi « data in violazione di legge » perché la località interessata dalle opere autorizzate dalla regione Lazio, ricade in un'area dichiarata di notevole interesse pubblico in base alla legge del 1939 e al decreto ministeriale del 29 agosto del 1977 ed è classificata come zona di tutela paesaggistica integrale 1/a dal piano territoriale paesistico numero 13 adottato dalla giunta regionale del Lazio. Secondo l'articolo cinque delle norme del suddetto piano le aree di tutela integrale (!) sono quelle « di eccezionale valore naturalistico e/o storico paesaggistico, nelle quali risulterebbe pregiudizievole qualsiasi intervento edilizio e infrastrutturale nonché di generica modificazione dei luoghi ». Per l'assessore regionale i lavori di arginatura non erano in contrasto con questa norma, per il ministro sì. Tanto che ha rilevato vistose contraddizioni nell'autorizzazione regionale la quale da un lato riteneva le opere previste nel progetto del consorzio « compatibili con il contesto paesistico e panoramico vincolato e con le previsioni del piano territoriale paesistico » dall'altro riteneva necessario che venissero « eseguite al fine di minimizzare gli effetti prodotti dai lavori, opere di compensazione paesaggistica consistenti nella sistemazione delle aree interessate dai lavori, tramite rimo-*

dellamenti superficiali, profilature, ricostituzione delle scarpate degli argini e rinverdimento, tramite idrocultura con essenze vegetali proprie della zona fitoclimatica, idonee alla « rinaturazione » degli argini e delle relative scarpate per ricomporre l'unità di paesaggio della zona di intervento;

il consorzio di bonifica ha impugnato il suddetto decreto nelle sedi giuridiche competenti;

la striscia di territorio interessato è passata da un profondità media di trenta metri a circa quattordici, con relativa diminuzione di espropri, la strada asfaltata è stata sostituita da una più stretta e in materiale più rispettoso dell'ambiente, i ponti in cemento armato sono stati stralciati —:

se non intenda far propria la richiesta delle locali associazioni ambientaliste (WWF di Terracina e Legambiente Fondi) che hanno chiesto che tutto il programma di interventi del consorzio di bonifica della piana di Fondi e Monte San Biagio venga riesaminato alla luce della nuova politica agraria della CEE, che con il regolamento 2078 del 1992 ha istituito premi per il reinselvatichimento di terreni agricoli;

se non ritenga necessario accertare l'esatto ammontare del costo delle opere finora appaltate, vista la ritrosia del consorzio stesso, stando a quanto riportato dal mensile « *Mamura* » a rendere pubblici tali dati, al fine di verificare se c'è congruità tra il ridimensionamento del progetto iniziale e il corrispondente ridimensionamento dei costi. (4-15683)

**RISPOSTA.** — *Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri e per quanto di competenza di questa Amministrazione.*

*A seguito del decreto di annullamento della determinazione regionale n. 2160/1 del 17 ottobre 1992 funzionari della Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici del Lazio, su richiesta dell'ing. Randic in rappresentanza della ditta aggiudicatrice della gara d'appalto per l'esecuzione delle*

*opere progettate, effettuarono un sopralluogo nell'area oggetto dell'intervento in data 9.2.93.*

*Durante il sopralluogo si è evidenziato, anche sulla scorta di nuovi elaborati grafici redatti dal Consorzio di bonifica della Piana di Fondi, mai trasmessi alla predetta Soprintendenza ma mostrati dall'ing. Randic in occasione del sopralluogo in parola, che l'intervento prospettato consisteva, in realtà, in opere di manutenzione dell'arginatura esistente senza alterazione dello stato dei luoghi.*

*Quanto illustrato in quella occasione era totalmente diverso dal progetto approvato precedentemente dalla Regione Lazio e successivamente annullato dal Ministero.*

*Fu pertanto invitato l'ing. Randic a far presentare dal Consorzio di bonifica un nuovo progetto di sistemazione e manutenzione degli argini del lago di Fondi secondo le indicazioni riportate nei nuovi elaborati grafici, assicurandolo che tali interventi sarebbero stati favorevolmente accolti in quanto giudicati non pregiudizievoli per la conservazione dell'ambiente del lago. A tutt'oggi il Consorzio di bonifica non ha provveduto a quanto verbalmente concordato.*

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Ronchey.

**SESTERO GIANOTTI, RUSSO SPENA, MANISCO e DORIGO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il Governo ha ripetutamente dichiarato la sua opposizione all'*apartheid* in Sud Africa e il proprio appoggio al processo politico di democratizzazione;

nel 1990 in occasione della visita in Italia di Nelson Mandela il Governo si impegnò ad erogare aiuti per circa 60 miliardi, fino ad ora erogati solo in parte :

le ragioni per cui non si è ritenuto di partecipare al convegno sui diritti umani in Sud Africa organizzato dall'Associazione per un Sud Africa democratico, che raccoglie forze politiche e sociali democratiche ed i sindacati confederali congiuntamente

all'African National Congress, e di partecipare con il sottosegretario agli esteri, senatore Azzarà, ad un convegno sul medesimo tema organizzato dall'ambasciata sudafricana;

perché si è ritenuto da parte del ministro Colombo di ricevere Buthelezi, capo dell'Inkatha, come se non si trattasse di uno dei responsabili principali della violenza in Sud Africa;

quali e quanti fondi siano stati effettivamente spesi in Sud Africa dal 1990 e come, attraverso quali ONG italiane e locali, attraverso quali organismi internazionali e quali sono gli stanziamenti previsti per i prossimi anni;

come il Governo intenda operare per dare positiva risposta alla richiesta che viene dal Sud Africa di un numero adeguato di osservatori internazionali per le elezioni non solo nel periodo delle elezioni democratiche, peraltro non ancora fissate, ma anche nei mesi precedenti. (4-13699)

**RISPOSTA.** — *La politica costantemente perseguita dal Governo italiano nei confronti del Sud Africa, nel quadro delle linee di azione fissate in ambito comunitario, ha sempre mirato a favorire il dialogo interetnico al fine di pervenire alla costruzione di un Paese democratico e pluralista.*

*In questo contesto abbiamo avuto frequenti contatti con tutte le maggiori formazioni etnico-politiche dalla complessa realtà sudafricana, alle quali non abbiamo mai mancato di esprimere ferma condanna per gli episodi di violenza, da chiunque fossero stati originati.*

*Sul piano bilaterale, l'Italia ha moltiplicato gli sforzi tendenti, da una parte, a dare concreto riconoscimento al Governo del valore di una politica di riforme, dall'altra parte, a stringere fruttuosi contatti con le altre realtà politiche sudafricane, altrettanto indispensabili per garantire una transizione pacifica verso un nuovo Sud Africa.*

*In tale linea vanno collocate, nel 1990, le visite a Roma del Presidente De Klerk e di Nelson Mandela e, nel 1991 e nell'aprile 1993, dei leader zulu Buthelezi, a testimo-*

*nianza dell'impegno italiano a voler contribuire a porre condizioni favorevoli all'avvio ed al consolidamento di un negoziato suscettibile di fornire soluzioni politiche, eque e durevoli per il Paese.*

*La visita in Italia del leader dell'Inkatha, Buthelezi, rappresentante di una importante componente del quadro etnico-politico sudafricano, si colloca pertanto nel contesto di una serie di incontri e scambi di vedute con i vari esponenti sudafricani.*

*In merito al convegno organizzato il 2 aprile scorso dall'Ambasciata del Sud Africa, al quale ho partecipato, giova segnalare come esso si caratterizzasse per il taglio prevalentemente tecnico del dibattito sull'evoluzione del diritto e mirasse inoltre a stimolare l'attenzione degli ambienti culturali italiani verso la complessa realtà di un Paese che si sta incamminando, non senza difficoltà, ma in modo progressivo, sulla strada del pluralismo e della democrazia aperta a tutte le componenti sociali e politiche presenti nel suo territorio.*

*La necessità che anche il sistema giudiziario sudafricano veda una sempre crescente partecipazione di magistrati provenienti dalle diverse fasce sociali ed etniche è ben presente alla comunità internazionale ed al Governo italiano, che sostiene il dialogo in corso tra le forze politiche coinvolte nel foro negoziale della « Convention for Democratic South Africa » (CODESA).*

*L'Italia, significativamente impegnata nel Continente africano ed in particolare nell'Africa Australe, ha seguito con costante attenzione l'evolversi del negoziato che porterà alle elezioni a suffragio universale previste per il prossimo anno. Secondo una consolidata prassi stabilitasi in occasione di elezioni democratiche in altri Paesi africani, è prevedibile che l'Italia, qualora richiesta, partecipi con propri osservatori alle consultazioni elettorali.*

*Il nostro Paese contribuisce inoltre al finanziamento della missione di monitoraggio in Sud Africa istituita in ambito comunitario (ECOMSA), che ha il compito di prevenire episodi di violenza tramite la propria presenza in loco e di verificarne eventuali responsabilità.*



La recente missione che ho effettuato in Mozambico ed in Sud Africa, ove ho potuto incontrare numerosi esponenti politici dei diversi schieramenti, testimonia l'interesse con cui il Governo italiano continua a seguire l'evoluzione in senso democratico di quel Paese. Nel corso dei colloqui, i principali esponenti delle varie forze politiche (Governo, A.N.C., Inkhata) hanno espresso il loro congiunto apprezzamento per la politica colà perseguita dal nostro Paese.

Relativamente alle attività di cooperazione, il nostro Paese partecipa, quale membro della Comunità europea, all'ampio programma di iniziative da questa adottato a sostegno della popolazione di colore del Sud Africa. Esso prevede per il 1993 interventi per oltre 80 milioni di ECU e consta di circa 200 progetti in svariati settori, principalmente in quello dell'educazione. Detti progetti sono gestiti localmente attraverso Organizzazioni Non Governative e Trust Locali (Kagiso e Matla Trust).

Sul piano bilaterale, i nostri principali interventi possono essere così riassunti:

a) Cooperazione sanitaria nel Kwazulu (provincia autonoma nel territorio sudafricano e « homeland » degli Zulù): ha avuto inizio nel 1985 con un programma affidato alla O.N.C. AIFO (Associazione Fatebenefratelli per i Malati Lontani) per un importo di circa 6 miliardi di lire e diretto all'assistenza tecnica a tre Ospedali riservati alla popolazione di colore della provincia, attraverso l'invio di medici specializzati e di attrezzature ospedaliere.

b) Cooperazione con l'African National Congress (A.N.C.). Nel corso della visita in Italia di Nelson Mandela del luglio 1990 il nostro Paese si è impegnato a finanziare una serie di iniziative di carattere sociale in favore dell'A.N.C..

I settori di intervento, individuati nel corso di una missione tecnica effettuata a Johannesburg nel settembre 1990 dalla Direzione Generale per la Cooperazione allo Sviluppo, sono i seguenti: assistenza ai rimpatriati dell'A.N.C.; progetti nel settore dell'educazione; concessione di borse di studio.

Relativamente all'assistenza ai rimpatriati, a seguito del Protocollo d'Intesa firmato a Pretoria nell'agosto del 1991 tra l'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR) ed il Governo sudafricano, è emersa l'esigenza urgentissima di predisporre una struttura per accogliere ed assistere, in via temporanea, le fasce più deboli tra i rifugiati, rappresentate soprattutto da nuclei familiari, suscettibili di incontrare le maggiori difficoltà nel reinserimento nel contesto socio-economico del Paese. È stata pertanto autorizzata, con delibera del comitato Direzionale n. 185 del 23/12/1991, la realizzazione di un centro comunitario per l'assistenza sanitaria e nutrizionale ai profughi sudafricani, che rientreranno dai Paesi vicini, per un ammontare di 6,9 miliardi di lire. Il progetto è attualmente sospeso in attesa che siano risolti aspetti di carattere tecnico-giuridico sollevati dagli organi di controllo.

Per quanto concerne i progetti nel settore educativo, denominati « Formazione di quadri per la pianificazione dell'educazione » ed « Educazione di base per tutti », essi potranno essere messi a punto soltanto a seguito di una missione ad hoc che, fino ad oggi, è stata rimandata a causa delle attuali scarse disponibilità finanziarie ed in considerazione del fatto che il settore risulta ampiamente coperto dalle misure positive della CEE.

Infine, in merito alla concessione di borse di studio agli studenti dell'A.N.C., il relativo progetto è stato approvato ed avviato nel 1992 ed è gestito dalla nostra Rappresentanza in Pretoria. Esso prevede la concessione di 171 borse a livello universitario (169 in Sud Africa e 2 presso l'UNESCO a Parigi) per un valore complessivo di 1,2 miliardi di lire.

c) Cooperazione attraverso progetti promossi dalle Organizzazioni Non Governative. Dal 1990 ad oggi i fondi della cooperazione italiana stanziati per progetti delle O.N.G. in Sud Africa ammontano a circa 15,5 miliardi di lire e riguardano principalmente iniziative volte a favorire il processo di democratizzazione del Paese.

In particolare, circa 10 miliardi sono stati destinati alla realizzazione di un progetto multimediale, gestito dagli organismi di cooperazione sindacale « Progetto Sud », ISCOS e « Progetto Sviluppo », nato a seguito di una richiesta di Nelson Mandela di intervenire nei settori dell'informazione e della comunicazione per favorire il processo di antisegregazione razziale. L'iniziativa, che ha come controparte il COSATU, il maggiore sindacato sudafricano, è articolata in tre sub-progetti destinati alla realizzazione di un Centro di Produzione Radiofonica, una Casa Editrice per la pubblicazione di due periodici ed un Centro per la Comunicazione Avanzata.

Si segnala altresì l'iniziativa gestita da « Progetto Sviluppo » per l'informatizzazione dell'apparato gestionale della centrale sindacale, per la quale sono stati finora concessi 2 miliardi di lire. L'iniziativa, che ha anch'essa come controparte il predetto COSATU, prevede la fornitura di personal computer e l'addestramento del personale all'uso di programmi volti all'ottimizzazione dell'utilizzazione delle risorse umane.

Un'altra iniziativa, gestita dalla O.N.G. ISCOS, ha ricevuto un contributo di 400 milioni di lire ed ha come controparte il Gruppo di Ricerca sull'Igiene Industriale (IHRG). Essa è volta a potenziare le attività di ricerca e formazione sulle patologie occupazionali ed a fornire assistenza ai lavoratori neri delle zone di Durban e di Cape Town in materia di riconoscimento di infortuni e di invalidità permanente o temporanea sul luogo di lavoro e del conseguente indennizzo.

Si ricorda inoltre il progetto gestito dalla O.N.G. COSPE che ha come obiettivo quello di favorire la partecipazione della popolazione sudafricana al processo di democratizzazione e di sviluppo del Paese attraverso la realizzazione di Comitati di Distretto in varie regioni ed attività di formazione a vari livelli. La controparte è il Kagiso Trust, Organizzazione Governativa Nazionale laica nata nel 1986 per iniziativa della Conferenza Episcopale e del Consiglio delle Chiese sudafricane.

Si segnala, infine, il progetto pilota contro la violenza nel Natal affidato alle O.N.G. COSPE e MOLISV che prevede due micro-realizzazioni, del costo complessivo di 100

milioni di lire, aventi lo scopo di restaurare nella popolazione la fiducia e la cultura stessa del diritto tramite seminari e corsi sui mezzi a disposizione dei cittadini per la tutela dei propri diritti. Controparte del progetto è l'Associazione NADEL (Associazione Magistrati Democratici) presieduta da Nomazizi Ramaphosa.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Carmelo Azzarà.

SOLLAZZO. — Al Ministro dei trasporti.  
— Per sapere — premesso che:

i finanziamenti stanziati per le autolinee in concessione operanti nel Molise sono inferiori alla media nazionale;

tale meccanismo penalizza l'intera economia molisana e non soltanto il sistema dei trasporti —:

se non ritenga opportuno ed urgente adeguare i finanziamenti in oggetto al fine di migliorare il servizio e di mantenere quantomeno gli attuali livelli occupazionali. (4-07236)

RISPOSTA. — Con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro n. 969 del 24 aprile 1993, sono stati stabiliti nuovi criteri e modalità di riparto del Fondo Nazionale Trasporti finalizzati ad una più equilibrata assegnazione dei contributi in favore delle regioni a statuto ordinario, abbandonando il meccanismo della « spesa storica ».

In base a tali nuovi criteri, peraltro individuati dalla Conferenza dei Presidenti delle regioni e stabiliti con il citato decreto interministeriale, la quota attribuita per l'anno 1993 alla regione Molise è di lire 28.080.668.000, superiore di lire 7.690.748.000 a quella relativa all'anno 1992.

Pur essendo il Fondo notoriamente insufficiente a coprire la differenza tra i costi ed i ricavi, si ritiene che l'incremento di cui ha beneficiato la regione Molise possa far rien-

*trare l'assegnazione a favore della regione stessa nella media nazionale.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, dei trasporti, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se sia vera la circostanza, comunicata da qualche organo di stampa secondo cui il disastro ferroviario del 3 aprile 1989 avvenuto alla stazione ferroviaria di San Severo (Foggia) era stato previsto come possibile e quasi come conseguenza della incuria, di manutenzione e controlli, denunciata in una lettera del 31 marzo 1989 da ben 37 macchinisti, in cui era detto testualmente: « si fa presente che la situazione peggiora sugli scambi d'ingresso e di uscita delle varie stazioni dove senz'altro a causa degli scambi non più efficienti viene fortemente rilevato il pericolo »: proprio in pari data lo stesso Ministero dei trasporti aveva scritto al commissario straordinario dell'Ente delle ferrovie dello Stato, in cui, tra l'altro, era detto: « la manutenzione è stata trascurata nel 1988 e necessita di interventi urgenti. Una sottovalutazione del problema potrebbe mettere in crisi la sicurezza dell'esercizio »;

quale incosciente fonte di ottimismo abbia potuto far dire, proprio in occasione delle onoranze funebri dei morti del disastro ferroviario del 3 aprile 1989: « ... i trasporti italiani sono a un buon livello di sicurezza ... »;

quali siano i risultati delle inchieste, se siano ancora in atto le indagini di polizia giudiziaria, se siano state, frattanto, evidenziate le responsabilità determinate dalla incuria e dalla inefficienza;

quali provvidenze urgenti, frattanto, abbia disposto il Governo a favore delle vittime e delle loro famiglie. (4-00719)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri anche a*

*nome dei Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.*

*La commissione nominata dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. per condurre l'inchiesta in merito all'incidente ferroviario di San Severo, avvenuto il 3 aprile 1989, ha ultimato i propri lavori il 31 maggio 1990.*

*Le ferrovie dello Stato riferiscono che dalle indagini svolte è risultato che l'incidente è stato causato dal fatto che il personale di macchina del treno 12472, sviato nella stazione di San Severo, ha impegnato lo scambio di ingresso alla velocità di circa 120 km/h anziché di 30 km/h come era regolarmente prescritto dal segnale di avviso e dal segnale di protezione della stazione.*

*Le ferrovie dello Stato fanno presente, inoltre, che gli impianti d'armamento e di sicurezza della stazione di San Severo e di frenatura del treno 12472 erano regolarmente funzionanti, e, pertanto, non erano in atto al momento dell'incidente condizioni di precarietà di alcun tipo.*

*In considerazione di quanto sopra esposto, la predetta commissione ha rilevato che non esiste alcun nesso tra le condizioni degli impianti di terra e di bordo e l'incidente, avvenuto, senza ombra di dubbio, esclusivamente per errore umano. Circa le provvidenze urgenti a favore dei familiari delle vittime, le ferrovie dello Stato comunicano che sono stati subito erogati un sussidio di primo intervento e successivamente un sussidio per le onoranze funebri per un importo di circa 20.000.000 di lire.*

*Immediatamente dopo il sinistro è stata interessata la Compagnia assicuratrice per la più sollecita possibile definizione delle pratiche di indennizzo alle migliori condizioni previste in polizza. A tutt'oggi sono stati liquidati danni per un totale di lire 1.178.563.098.*

*Le ferrovie dello Stato precisano che due sole pratiche sono attualmente pendenti; una non è stata ancora definita perché la parte interessata, più volte contattata, non ha fornito risposta né controproposte a quanto prospettato dalla compagnia assicuratrice; per il secondo caso le trattative sono tuttora in corso anche se le Assicurazioni generali hanno corrisposto all'interessato, in ag-*

giunta all'anticipo di 7.500.000 di lire, una ulteriore somma di 6.000.000.

Alle famiglie dei ferrovieri deceduti le ferrovie dello Stato hanno corrisposto, oltre al normale acconto di pensione, una rendita per infortunio mortale sul lavoro, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, per un importo complessivo in linea di massima corrispondente alla pensione che verrà definitivamente assegnata.

Per quanto concerne le indagini di polizia giudiziaria volte ad accertare le cause e le responsabilità in ordine al suddetto disastro ferroviario, si rende noto che l'inchiesta, espletata presso la procura della Repubblica di Foggia, si è conclusa con un provvedimento di archiviazione, in data 15 febbraio 1990, non essendo emersa alcuna responsabilità né relativamente all'efficienza degli impianti né a carico degli operatori dei segnali d'ingresso alla stazione di San Severo e dei manutentori del treno.

Nelle suddette indagini è stata, pertanto, esclusa ogni ipotesi di incuria, di omissione di manutenzione e di controlli di inefficienza degli scambi.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

TASSI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia. — Per sapere:

se sia noto al Governo che a Parma, risulta all'interrogante esistere un certo « comitato d'affari », formato da tali Orlandini, Ciotti, Monferroni, Pizzarotti, il primo per gli « industriali », il secondo per i « finanziari », il terzo per i « politici », il quarto per i « costruttori » (ancorché responsabile della « occupazione » di ben quattro arcate del ponte ferroviario nel torrente Tano, che determinò il crollo del medesimo nella famosa piena, ricostruito dallo stesso a tempo strettissimo nell'anno in cui Pertini visitò la città di Piacenza e Parma) che avrebbero dovuto avere come garante Lugrenti al fine di « regolare » gli affari derivanti dalle opere pubbliche nella « bassa padana »;

se, in merito, siano in atto inchieste amministrative, indagini di polizia giudi-

ziaria, o tributaria e se i fatti siano noti alla procura penale presso la Corte dei Conti per responsabilità contabili eventualmente rilevabili nella specie. (4-06945)

RISPOSTA. — Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri e anche a nome del Ministro dei lavori pubblici e del Ministro per il coordinamento della protezione civile.

Dalle informazioni assunte non sono risultati elementi conoscitivi in ordine all'esistenza di un presunto « comitato d'affari » che sarebbe formato dal Direttore dell'Unione industriali: dottor Giorgio Orlandini, dall'ex Presidente della Banca del Monte di Parma: dottor Beniamino Ciotti e inoltre dal Senatore Franco Bonferroni e dal costruttore Paolo Pizzarotti.

Peraltro, non risulta che vi siano in atto indagini da parte della locale Questura, né da parte dell'Autorità giudiziaria aventi ad oggetto tale « comitato l'affari ».

Per quanto concerne, poi, l'occupazione del greto del fiume Tano da parte dell'impresa Pizzarotti, che avrebbe determinato il crollo di quattro arcate dell'adiacente ponte ferroviario nell'alluvione del 1982, la Società ferrovie dello Stato S.p.A. riferisce che le aree ferroviarie site in fregio al suddetto ponte non risultano occupate da nessun insediamento industriale e che le arcate non interessate da deflusso delle acque risultano oltre l'argine golenale.

L'attività dell'impresa suindicata e di altre confinanti insistono su terreni siti nell'ambito del comune di Fontevivo.

La piena che provocò il crollo del ponte ferroviario è stata definita dal Magistrato del Po di portata storica e non prevedibile.

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

L'ANAS ha realizzato lo svincolo di Colognola-Bergamo, all'incrocio tra la circovallazione cittadina e la statale del Tonale, risolvendo il problema dell'eliminazione del blocco semaforico per chi

percorre la circonvallazione nei due sensi, ma creando evidenti problemi di connessione viabilistica su tutte le altre direttrici, problemi talmente gravi da rendere pericolosissime e pressoché impossibili queste percorrenze;

più volte i cittadini di Bergamo, il Consiglio Circoscrizionale n. 7 e la stampa cittadina hanno denunciato la situazione di impraticabilità del sistema di interconnessione così costruito;

di recente, in Consiglio Comunale, è stato chiesto che vengano risolti i problemi relativi allo svincolo, attraverso un nuovo disegno e l'adozione di adeguate modifiche al tracciato con l'esclusione — tuttavia — dell'ipotesi di costruire una nuova bretella che, partendo dal sud di Colognola e collegandosi allo svincolo su via Moroni, chiuderebbe ancor più il centro abitato nella morsa di assi viari ad alto livello di traffico —:

se non intenda procedere nei confronti di quanti, funzionari dell'ANAS o soggetti esterni all'azienda, si siano resi responsabili della errata progettazione e realizzazione dello svincolo costato, peraltro, oltre 20 miliardi di lire;

se non intenda, altresì, intervenire affinché l'ANAS provveda a progettare e realizzare l'adeguamento dello svincolo al fine di dare soluzione agli attuali gravi problemi. (4-11066)

**RISPOSTA.** — In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che lo svincolo di Colognola-Bergamo è stato realizzato dall'ANAS nel contesto dell'esecuzione dei lavori relativi al tratto Bergamo-Orio al Serio compreso il collegamento con l'aeroporto e con la S.S. n. 591.

Il progetto in argomento n. 7864 del 22.03.1988 è stato redatto con la collaborazione della amministrazione provinciale di Bergamo ed è stato corredato di tutte le approvazioni, sia del comune di Bergamo che della regione Lombardia.

Durante la fase esecutiva, il comune di Bergamo ha avanzato all'ANAS richiesta formale di modifica dell'incrocio in argo-

mento in quanto sarebbero risultate praticamente impedito e, comunque, estremamente precarie, per difetto di raggio planimetrico, le svolte a sinistra dalla S.S. n. 42 alle controstrade complanari a questa, parallele alla S.S. n. 342.

Pertanto, è stato necessario prevedere in una apposita perizia, una rotatoria alla quota della S.S. n. 342 e della controstrada della 342, con conseguente necessità di realizzare due manufatti curvilinei di attraversamento.

Attualmente, lo svincolo è regolato da impianto semaforico su espressa volontà del comune di Bergamo che, in futuro, prenderà in consegna e gestirà direttamente questo tratto di strada in ambito urbano.

Sono state, comunque, apportate delle migliorie consistenti in allargamenti stradali ed integrazione di segnaletica, sempre preventivamente concordate con le amministrazioni locali.

Il lotto in argomento dell'importo complessivo di 20 miliardi di lire, lungo circa 5000 metri, quasi totalmente a quattro corsie non comprende il solo svincolo di Colognola ma ben quattro svincoli, un importante cavalcavia lungo 240 m. e numerose altre opere d'arte di varia grandezza.

La soluzione definitiva del problema sarà una bretella in variante alla S.S. n. 42 che si immetterà in un altro tratto dell'asse interurbano di Bergamo in corrispondenza di una rotatoria molto più ampia che consentirà ogni manovra in condizioni di piena visibilità.

Il progetto di tale bretella, che ha già ottenuto tutti i pareri positivi degli enti locali e l'intesa Stato-regione, è compresa nel progetto di completamento n. 9396 del 14.01.1992, già avviato per l'iter di approvazione e finanziamento da parte dell'ANAS.

Il Ministro dei lavori pubblici:  
Merloni.

**TREMAGLIA.** — Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso:

che è stato presentato dall'assessore regionale della Lombardia un progetto per il ripristino della linea ferroviaria Palazzo-Sarnico;

che il piano di ripristino è stato redatto da un Comitato del quale fanno parte esponenti del WWF, utenti del trasporto pubblico, gruppi ambientalisti e appartenenti alle Ferrovie dello Stato;

che per la realizzazione del servizio passeggeri si prevede il coinvolgimento di una decina di comuni della Valcalepio, dell'Oglio e del Basso Sebino, della regione Lombardia e delle province di Bergamo e Brescia;

che per collocare sulla linea passaggi a livello, obliteratrici, deposito biciclette, rimessa locomotive, si prevede un costo globale di 370 milioni —:

se intenda intervenire per meglio coordinare le possibili intese fra regione Lombardia, comuni e province, al fine di portare a compimento un progetto che trova molti consensi nella popolazione per tutta una serie di motivi: difesa dell'ambiente, rapidità del servizio, alleggerimento del traffico stradale. (4-07568)

**RISPOSTA.** — *Le FS SpA fanno presente che il servizio viaggiatori sulla linea Palazzolo - Paratico/Sarnico, soppresso nel 1966, in quanto tratta fortemente deficitaria, non costituisce obbligo di servizio pubblico. Assicurano tuttavia che i propri uffici sono già intervenuti per coordinare le iniziative e gli studi avviati per il pieno ripristino della linea stessa.*

*La proposta di riapertura al servizio viaggiatori della Palazzolo - Paratico/Sarnico ha richiesto da parte delle ferrovie dello Stato un'attenta verifica infrastrutturale, in relazione alle diverse caratteristiche postulate per tale esercizio, considerato che attualmente la linea adibita al solo traffico merci effettuato con tradotte.*

*Da un primo esame tecnico del problema sono risultati indispensabili, anche ai fini della sicurezza, interventi di:*

*adeguamento dei dispositivi di sicurezza, segnalamento e telecomunicazioni nelle stazioni e lungo la linea;*

*centralizzazione della manovra di alcuni passaggi a livello;*

*sistemazione della sede ferroviaria in relazione alle diverse velocità che il servizio viaggiatori ed il traffico merci richiedono;*

*protezione della sede ferroviaria, costruzione di muri di sostegno dei rilevati;*

*ristrutturazione degli impianti per il pubblico e di servizio.*

*Due studi, successivamente effettuati dalle ferrovie dello Stato al fine di quantificare gli oneri finanziari necessari per la riattivazione dell'esercizio hanno evidenziato un ammontare valutabile intorno ai 2 miliardi e 300 milioni di lire.*

*Le ferrovie dello Stato fanno, inoltre, sapere di aver valutato, in ordine alla decisione di procedere alla riapertura, le prospettive concrete di traffico acquisibile dal momento che il bilancio di esercizio della linea in argomento deve comunque risultare in pareggio o attraverso corrispondenti introiti conseguiti con il traffico oppure con l'erogazione di sovvenzioni.*

*Infine, la ferrovie dello Stato S.p.A. si è resa disponibile a dirigere i lavori per il ripristino del servizio viaggiatori ed a effettuare l'esercizio qualora gli enti locali o altre istituzioni ritenessero di sostenere i relativi oneri che, a seguito degli studi sopra citati, come detto, vengono stimati in circa lire 2.300.000.000 per l'investimento iniziale e in circa lire 10.000 per treno/km per l'esercizio.*

Il Ministro dei trasporti: Costa.

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

*da oltre cinque mesi lo svincolo autostradale che collega i piazzali ANAS e Ferrovia di Villa San Giovanni con la A3 è ridotto in totali condizioni di intransitabilità a causa del dissesto del letto stradale che interessa circa un chilometro di strada;*

*la situazione di dissesto oltre a determinare grave disagio per gli automobilisti, ha provocato una condizione di estrema pericolosità per l'incolumità fisica delle persone, in una arteria nevralgica per*

il transito commerciale e privato su gomma da e per la Sicilia;

nonostante le ripetute proteste dei cittadini e le denunce apparse sulla stampa (Gazzetta del Sud), l'ANAS, responsabile per competenza, continua a fare orecchie di mercante —:

se, di fronte alla gravità del problema non ritenga predisporre urgentemente misure adeguate per costringere l'ANAS a ripristinare rapidamente il manto stradale evitando che la situazione possa fornire una immagine deteriorata di Villa San Giovanni e della sua popolazione. (4-12241)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che i lavori di pavimentazione dello svincolo autostradale per Villa S. Giovanni sono stati eseguiti ed ultimati alla data del 21.5.1993.*

Il Ministro dei lavori pubblici:  
Merloni.

**VALENSISE.** — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per conoscere — premesso che:

in data 25 novembre 1991, il Ministro dei beni culturali e ambientali rispondendo ad interrogazione dello scrivente n. 4-2754 relativa alla necessità di opere di restauro per il monumento a Michele Bianchi che sorge a Belmonte Calabro (Cosenza), rilevava testualmente: « Data la notevole importanza storico-artistico-architettonica del monumento in questione, la competente soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Cosenza, ritenendo la sua salvaguardia, non dipendente da questioni di puro e semplice restauro, bensì da un oculato ed accurato consolidamento dell'intero pendio su cui si erge il monumento, ha interessato il provveditorato alle opere pubbliche della Calabria il quale, invero, aveva redatto un progetto, che però non ha avuto un adeguato finanziamento per la sua realizzazione.

I problemi da affrontare sono così sintetizzabili:

protezione particolare del monumento (cella funeraria, colonna belvedere, piazzale monumentale e accesso gradinato) con adeguato impianto antifulmine;

salvaguardia della collina e delle alberature ivi esistenti;

revisione e consolidamento delle strutture in calcestruzzo armate;

ripristino della gradinata in graniglia cementizia sollevata dalle radici arboree delle alberature laterali e soluzione per ovviare alla causa descritta;

revisione dei rivestimenti marmorei e di travertino esistenti.

Poiché le competenze operative esulano tecnicamente dalle azioni della predetta soprintendenza, questa amministrazione si riserva di intervenire per i soli lavori di natura artistica e dopo che le amministrazioni competenti avranno effettuato le necessarie opere di consolidamento » —:

se le amministrazioni competenti e cioè il comune, il provveditorato alle opere pubbliche risulti abbiano effettuato le opere di consolidamento ritenute pregiudiziali e se la competente soprintendenza possa intervenire per i lavori di natura artistica ovvero, in difetto di attività da parte delle sopraricordate amministrazioni competenti, quali iniziative si intendano adottare per sollecitare i lavori al fine di dare luogo alle condizioni ottimali di salvaguardia del monumento, giustamente considerato di notevole importanza storico-artistico-architettonica. (4-15461)

**RISPOSTA.** — *In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto si fa presente che gli organi competenti, Provveditorato alle OO.PP. e Comune, non hanno, ad oggi, provveduto ad effettuare quelle opere che si ritengono pregiudiziali al restauro del monumento a Michele Bianchi.*

*Pertanto questo Ministero non può che ribadire la propria disponibilità, compatibilmente alle risorse finanziarie disponibili, ad intervenire per il recupero e la salvaguardia del manufatto in questione, non appena saranno avviate le opere anzidette, per le*

quali la competente Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Cosenza è disponibile a collaborare.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Ronchey.

VANNONI. — Al Ministro dei trasporti.  
— Per sapere — premesso che:

sono pervenute notizie ufficiose relativamente all'orientamento delle FS SpA di ridurre il servizio locale tramite la soppressione, sul solo versante toscano, di n. 2 corse in partenza da Bologna alle ore 5,32 (treno n. 6341) e da Prato alle ore 18,49 (treno n. 6346) che attualmente servono la stazione di Vernio;

tali voci sono avvalorate dalla presentazione di una petizione popolare alle FS SpA sul medesimo oggetto da parte di pendolari della Val Bisenzio;

una eventuale riduzione del servizio del trasporto locale su ferro, oltre a penalizzare fortemente l'utenza, rischierebbe di rendere ancora più grave la situazione del traffico sulla strada statale n. 325 incentivando il trasporto privato su gomma;

la condizione del pendolarismo risulta dal 1° aprile 1993, aggravata dal fatto che è entrato in vigore il primo aumento degli abbonamenti ferroviari e dal 1° gennaio 1994 scatterà un ben più grave aumento —:

come intenda garantire, a fronte della manifesta intenzione delle FS SpA, l'espletamento del servizio pubblico di trasporto sulla direttrice citata;

se non ritenga di dover esaminare la possibilità di incrementare il servizio per l'utenza locale altrimenti costretta ad affrontare un pesante ed inaccettabile disagio per i propri spostamenti per motivi di studio o di lavoro con costi sociali considerevoli. (4-14310)

RISPOSTA. — Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che le esigenze della clientela pendolare della linea in questione possono essere soddisfatte dal treno 6541 Bologna (5,23) — Prato (6,33), che circola regolarmente nei giorni lavorativi.

Il collegamento di ritorno è assicurato dal treno 11642 Prato (17,51) — Bologna (18,54) e dal treno 6548 Prato (19,57) — Bologna (21,12).

Il treno 6546 S. Benedetto Val di Sangro (19,20) — Bologna (19,58) è in circolazione nel tratto intermedio.

Comunque le ferrovie dello Stato S.p.A. stanno valutando la possibilità di ripristinare a partire dal 23 settembre 93 per l'intera tratta Prato-Bologna il servizio del treno 6546, compatibilmente con le possibilità strutturali offerte dalla linea Firenze — Roma, in una fascia oraria ad alta utilizzazione.

Il Ministro dei trasporti: Costa.