

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CARLI, MASELLI e MORONI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

le società del gruppo Imeg rappresentano una parte rilevante delle attività del settore del marmo e dei lapidei in Italia;

nello stabilimento Imeg posto in San Rocchino, nel comune di Massarosa (Lucca), è stato proposto un sostanziale smantellamento, con la perdita di circa cento posti di lavoro;

la situazione finanziaria della Imeg appare precaria per la partecipazione al cinquanta per cento al capitale della società della multinazionale Dunhil. Risulterebbe che la Imeg, anche con finanziamenti pubblici, intenda realizzare nell'area della Ferroleghes di Carrara un nuovo impianto sostitutivo degli altri, con gravi ricadute sull'occupazione, divenendo quindi tale intervento non aggiuntivo e integrativo rispetto agli attuali impianti Imeg —:

se la società Imeg sia beneficiaria di finanziamenti pubblici o se abbia in corso richieste per ottenerle;

se sia a conoscenza dei piani di sviluppo e occupazione del gruppo Imeg presentati agli enti pubblici;

se non ritenga necessario convocare le parti presso il Ministero dell'industria, commercio ed artigianato per esaminare possibili sviluppi della società, per la difesa dell'occupazione. (5-01560)

SIMEONE. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

con interrogazione n. 5-01400 del 21 gennaio 1997, l'interrogante si rivolgeva al Ministro dei trasporti e della navigazione

per denunciare le gravissime disfunzioni riscontrabili nel nostro Paese con riferimento al livello di sicurezza del traffico ferroviario e per chiedere interventi tempestivi finalizzati ad elevare gli *standard* di affidabilità;

la risposta agli interrogativi contenuti nel richiamato atto di sindacato ispettivo, a tutt'oggi non ancora fornita i sede parlamentare dal responsabile del dicastero, è drammaticamente venuta da una serie di incidenti verificatisi in diverse parti del Paese in questi ultimi giorni;

l'ultimo incidente in ordine di tempo si è verificato sulla tratta Benevento-Campobasso in contrada San Domenico di Benevento, dove, alle ore 15,30 del 30 gennaio 1997, il treno 8126, proveniente da Campobasso e diretto verso il capoluogo sannita, ha travolto un'auto che stava attraversando un passaggio a livello senza sbarre, fortunatamente non provocando vittime, ma solo feriti —:

se, ferma restando la richiesta di cui all'interrogante n. 5-01400, intenda promuovere interventi tempestivi ed adeguati, idonei ad elevare gli *standard* di affidabilità attualmente riscontrabili nel settore del traffico ferroviario nazionale;

se non ritenga necessario ed urgente disporre l'immediata installazione di un passaggio a livello con sbarre o, almeno, con semisbarre, in sostituzione di quello attualmente collocato in contrada San Domenico di Benevento, al chilometro 15, la cui funzione, essendo ricondotta a mere segnalazioni acustiche e lampeggianti, appare paleamente inidonea ed incongrua, ove si consideri che lo stesso insiste su un tratto stradale particolarmente trafficato ed è posizionato in maniera tale da rendere difficilmente percettibili le segnalazioni che annunciano il sopraggiungere dei treni. (5-01561)

BARRAL, COMINO, BORGHEZIO e ORESTE ROSSI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del*

commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che:

il Gruppo finanziario tessile ha deciso di porre in mobilità i lavoratori degli stabilimenti di San Damiano d'Asti (centosesantasette unità) e di Settimo Torinese (cinquanta unità);

sono gravi le preoccupazioni di tutto l'Astigiano per le gravi ripercussioni che tale decisione provoca su una zona già profondamente penalizzata dalla crisi di altre aziende, ma soprattutto sulle numerose famiglie coinvolte —:

se e quali iniziative intendano adottare per aprire un confronto con il gruppo in oggetto, ed in particolare con la finanziaria Gemina, proprietaria del Gruppo finanziario tessile, al fine di modificare la decisione assunta;

se non ritengano opportuno intervenire a salvaguardia del livello occupazionale attraverso una riorganizzazione del lavoro finalizzata a rilanciare la produzione e la presenza sul mercato.

(5-01562)

OLIVERIO, BOVA, BRANCATI, BRUNETTI, GAETANI, LAMACCHIA, MAURO, OLIVO, PALMA, ROMANO CARRATELLI, ARMANDO VENETO. — *Al Ministro dell'industria.* — Per sapere — premesso che:

nei programmi di ristrutturazione dell'Enel è stata prevista la soppressione del Rit (Raggruppamento di impianti termici) di Rossano (Cosenza) e del Rid (Raggruppamento impianti idroelettrici) di Catanzaro;

tale decisione appare contraddittoria e penalizzante per la Calabria se si considera che: la sede del Rit di Rossano gestiva una produzione termoelettrica complessiva di 1.795 MW e cinquecento dipendenti, mentre la sede del Rid di Catanzaro gestiva una produzione idroelettrica di 777 MW e trecentottanta dipendenti;

pertanto, la soppressione delle sedi Rid e Rit della Calabria e l'accorpamento in altre sedi — che in alcuni casi avevano una produzione notevolmente inferiore a quella calabrese — non ha alcuna giustificazione se si fa riferimento alla produzione;

l'energia prodotta in Calabria per circa il novanta per cento è utilizzata in altre regioni del Paese mentre solo per il dieci per cento è utilizzata nella regione;

nel campo della produzione idroelettrica la Calabria è ai primi posti tra le regioni italiane e l'Enel è praticamente unico soggetto utilizzatore delle acque a fini idroelettrici;

la grave decisione dell'Enel è destinata ad avere inevitabili implicazioni negative relativamente ai livelli occupazionali, alle attività indotte dagli investimenti destinati alle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria e di ristrutturazione e di potenziamento degli impianti nonché alla rete di piccole e medie imprese locali, che potrebbero trarne giovamento —:

quali iniziative intenda assumere nei confronti dell'Enel al fine di determinare una revisione delle decisioni assunte in direzione di una impostazione che tenga conto della realtà calabrese, del suo apporto alla produzione energetica nazionale e delle sue condizioni economiche e sociali.

(5-01563)

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

in data 8 maggio 1996 è stata emanata dal Ministro dell'ambiente l'ordinanza n. 2467, con la quale si è provveduto a sospendere immediatamente, per mancanza di valutazione d'impatto ambientale, i lavori della cosiddetta « bretella per Urbino », che dovrebbe collegare la città di Urbino con la Superstrada Fano-Grosseto in avanzato corso di realizzazione;

con la stessa ordinanza si è stabilito altresì di sottoporre la suddetta questione,

per la definitiva soluzione, al Consiglio dei Ministri, che mai finora l'ha esaminata;

il costo, a carico dell'erario, della sospensione dei lavori viene stimato intorno ai trenta milioni al giorno, pari, ad oggi, ad un ammontare di sette miliardi;

il costo dell'opera, qualora non dovessero riprendere i lavori, sarebbe quantificabile, secondo una valutazione del provveditorato alle opere pubbliche delle Marche, in venti miliardi, su trentaquattro appaltati;

il suddetto Ufficio, insieme all'Anas, avrebbe definito possibili miglioramenti progettuali per superare rapidamente la situazione e riprendere rapidamente i lavori;

dopo trenta anni, e dopo progetti, finanziamenti e pareri di ogni genere, la città aveva visto, due anni fa, l'inizio dei lavori e la possibilità concreta di risolvere una grave difficoltà di collegamento con le grandi infrastrutture viarie interregionali, a causa della sua particolare posizione orografica, con conseguenti ed immaginabili danni socio-economici (soprattutto all'importante settore turistico della zona) —:

se non ritenga necessario assumere urgenti iniziative al fine di consentire, nel pieno rispetto della normativa vigente, la riapertura del cantiere, con la possibilità di apportare le necessarie migliorie progettuali, da determinarsi durante il corso dei lavori.

(5-01564)

SAIA, ORTOLANO, DE CESARIS e MALENTACCHI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, delle risorse agricole, alimentari, e forestali, dell'ambiente e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

è in atto da diversi giorni nella città di Avezzano (Aquila) un'imponente azione di protesta di agricoltori del Fucino, con centinaia di trattori, e di cittadini dei comuni della Marsica, i quali stazionano ormai giorno e notte sotto i locali della Asl

di Avezzano-Sulmona per chiedere ai responsabili dell'Azienda l'annullamento dell'autorizzazione sanitaria rilasciata allo zuccherificio Sadam-Sondel per l'installazione al suo interno di una centrale a turbogas;

la protesta si fonda su elementi di legittimità e di merito per quanto attiene la regolarità dei procedimenti seguiti per la concessione delle autorizzazioni e l'opportunità di consentire l'installazione di questa ed altre centrali a turbogas nei terreni agricoli del Fucino;

per quanto attiene il primo aspetto, quello della regolarità dell'*iter* autorizzativo, va detto che vi sono una serie di inspiegabili irregolarità procedurali di importanza non secondaria:

a) il parere favorevole a suo tempo emesso dalla Ulss è stato rilasciato, senza alcuna verifica, sulla base dei soli dati presuntivi contenuti nella istanza del privato richiedente la concessione, dato che presuntivamente risponderebbero ai requisiti di legge;

b) sulla base di tale parere, la regione Abruzzo ha trasmesso ai ministeri della sanità e dell'ambiente tale parere senza averlo corredato, sembra, di supporto tecnico-istruttorio. I ministri in questione hanno, a loro volta, rimesso il parere al ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, che ha rilasciato l'autorizzazione definitiva;

c) l'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988 prevede che i pareri autorizzativi per questo tipo di centrali debbano essere comunicati preventivamente alla regione ed al sindaco del comune interessato e sembra che ciò non sia stato fatto;

d) va anche detto che i decreti autorizzativi sono due, in quanto, dopo il primo decreto, la Sadam ha chiesto l'autorizzazione per un impianto diverso da quello originariamente progettato. Quindi il secondo decreto autorizzativo sarebbe stato rilasciato senza ulteriore documentazione, in quanto sarebbe stata giudicata

XIII LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1997

sufficiente la vecchia documentazione, ritenendo che tra il primo e il secondo progetto non ci fossero sostanziali variazioni. Ciò non sembrerebbe corrispondere alla realtà;

e) sembra altresì che il secondo decreto del ministero dell'industria avrebbe seguito una procedura anomala, essendo stato emesso dal ministero in parola, che lo avrebbe poi trasmesso ai ministeri dell'ambiente e della sanità, procedura questa inversa rispetto a quella normale;

f) anche per quanto riguarda il secondo parere emesso dal ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato non vi sarebbe stata la notifica alla regione ed al comune, come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988, articolo 17;

per quanto riguarda il secondo aspetto, concernente l'opportunità di autorizzare queste centrali a turbogas nel Fucino, la giustificata opposizione della popolazione locale si basa su una serie di elementi:

a) questa ed altre centrali, autorizzate ai sensi delle leggi n. 9 e n. 10 del 1991, verrebbero tutte ad insistere in una conca naturale posta al centro di quattro grandi aree protette di grande interesse ambientale (parchi nazionali e regionali);

b) i terreni agricoli di questa zona, estesa circa sedicimila ettari, tutti coltivati, sono classificati nella fascia H3 (alta redditività) e danno occupazione a circa settantamila addetti a lavori agricoli, i quali aspirano ad ottenere il marchio DOC per i loro prodotti, che sono estremamente pregiati;

c) le centrali, che sono classificate come insalubri di prima categoria, verrebbero ad essere ubicate all'interno o nelle immediate adiacenze di centri abitati;

d) i benefici occupazionali che le centrali potrebbero indurre sono minimi, in quanto il numero degli occupati in cia-

scuna di esse non supererebbe le dieci/quindici unità, mentre si perderebbero molti posti in agricoltura;

e) è certo che l'energia occorrente allo zuccherificio per il suo funzionamento non supera i tredici megawatt, per cui appare evidente che la richiesta di ben centotrenta megawatt nasconde l'intenzione di produrre energia da vendere poi, a costi molto elevati, all'Enel, il che potrebbe anche far pensare ad una volontà della Sadam di abbandonare in futuro il settore saccarifero, per dedicarsi alla produzione di energia;

f) questa ed altre autorizzazioni in corso rischiano di trasformare la Marsica da polo agricolo a polo energetico, con dubbi vantaggi per l'economia locale e regionale e con esclusivi vantaggi solo per le imprese;

g) scelte di questo tipo sarebbero inspiegabili se si tiene conto del fatto che l'Enel spenderebbe molto meno ad autoprodurre energia che ad acquistarla da queste centrali a turbogas e, soprattutto, se si tiene conto del fatto che ancora oggi molte centrali dell'Enel sono inutilizzate o utilizzate molto al di sotto delle proprie potenzialità (si veda il caso di Montalto di Castro), per cui ci si troverebbe di fronte a una voluta compressione dell'autoproduzione dell'Enel a vantaggio di privati —;

quali siano state le procedure adottate per la concessione dell'autorizzazione alla Sadam di Celano (L'Aquila) per la costruzione, al suo interno, di una centrale di cogenerazione a turbogas;

se non si ravvisino in tali procedure numerose irregolarità, in particolare per quanto riguarda: *a)* la mancata istruttoria da parte della Asl, che si sarebbe attenuta solo alla documentazione della ditta richiedente; *b)* la mancata redazione da parte delle regione Abruzzo di un rapporto tecnico-istruttoria; *c)* la mancata trasmissione preventiva del parere del ministero dell'industria alla regione ed al comune di Celano, come prescritto dall'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica

n. 203 del 1988; *d)* le anomalie nella concessione della seconda autorizzazione, come descritto in premessa;

quali provvedimenti si intenda assumere ove si verificasse che vi siano state effettivamente irregolarità o inadempienze nell'*iter* autorizzativo;

se non si ritenga comunque inopportuno che vengano autorizzate centrali a turbogas nell'area del Fucino, per tutti i danni che ne deriverebbero all'ambiente, alle colture agricole, alle condizioni igienico-sanitarie dei centri abitati limitrofi;

se non si ritenga inoltre inopportuno autorizzare tanta produzione di energia a privati, mentre gli impianti di autoproduzione dell'Enel sono in larga parte inutilizzati;

se non si ritenga quindi necessario, quale naturale conseguenza delle considerazioni suseinte, che venga subito sospesa l'autorizzazione alla Sadam, in modo da fare piena chiarezza sulla vicenda;

se non si ritenga opportuno evitare che nell'area del Fucino possano nascere altre centrali a turbogas per la produzione energetica.

(5-01565)

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

la chiusura della Strada statale n. 469 della rivierasca bergamasca del lago d'Iseo è quasi « fisiologica ». Ogni anno acqua e ghiaccio rendono insidiosa l'appendice sovrastante, staccandone massi rocciosi e rendendone instabili altri. Ciò genera gravi disagi alle attività turistiche, a quelle produttive e alla popolazione, che deve percorrere strade alternative allungando il tragitto spesso di decine di chilometri, sovraccaricando in questo modo la già asfittica rete viabilistica ed aumentandone ulteriormente il carico inquinante;

il tratto interessato alla chiusura inizia all'esterno dell'abitato del comune di Castro, dal chilometro 1,700 sino al chilo-

metro 3, in prossimità della località Crè, e coinvolge i comuni di Castro, Riva di Solto Collina, Tavernola e Zorzino;

da notizie raccolte presso gli enti competenti, sembra che i lavori di ripristino della viabilità possano durare parecchi mesi. Al fine di scongiurare i tempi ipotizzati si ricorda che: 1) la zona coinvolta dai disagi si affaccia sul lago d'Iseo ed è considerata di notevole interesse turistico; 2) gli alberghi in questi giorni registrano un vertiginoso calo delle presenze di turisti; 3) i ristoranti e quegli esercizi pubblici che vivono in funzione del transito dei turisti che si recano sulle piste di sci per il fine settimana rischiano drasticamente la chiusura stessa delle attività —:

se si intenda disporre un congruo stanziamento finanziario per poter intervenire in modo rapido ed evitare disagi alle attività produttive, alberghiere, commerciali e alla popolazione;

considerato che a Riva di Solto alcuni decenni fa è stato sospeso il prolungamento della galleria « Bogni », già eseguito per circa il cinquanta per cento, se si ritenga opportuno valutarne il completamento.

(5-01566)

ARMAROLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nella notte tra lunedì 3 e martedì 4 gennaio 1997 si è verificata una lunga serie di incidenti che hanno reso praticamente impossibili i collegamenti ferroviari da Genova per Milano e in senso opposto, rallentando inoltre in misura considerevole quelli per le riviere, per l'impossibilità di sostituire carrozze, motrici e soprattutto personale;

in particolare, facendo riferimento alla ricostruzione dei diversi episodi verificatisi, così come riportati dagli organi di informazione, tra cui in particolare *Il Secolo XIX* del 5 gennaio 1997, è accaduto, nell'ordine, quanto segue:

1) il pantografo, forse usurato, di una motrice aggancia e trascina a terra la

linea di alimentazione tra le stazioni di Pontecurone e Tortona. Si blocca nei due sensi la Genova-Milano;

2) si guasta l'*intercity* 663, che rimane bloccato per due ore sui binari. Nel frattempo va nuovamente fuori uso la linea a Tortona;

3) a Genova i viaggiatori in attesa di partire e i parenti di quelli in arrivo inscenano una contestazione all'ufficio accoglienza della stazione Principe. Interviene la polizia ferroviaria per evitare che la protesta degeneri, ma le notizie che arrivano da Tortona sono frammentarie e confuse;

4) l'*intercity* 663 giunge a Principe con cinque ore di ritardo;

5) nuova protesta dei viaggiatori a Ronco, fermata non prevista, con l'intervento della polizia. Quando i due macchinisti dell'*intercity* 663 Venezia-Ventimiglia — come raccontano alcuni testimoni — scendono dal treno spiegando che il loro turno è finito e che devono tornare a Milano, si rischia lo scontro fisico. Il cambio promesso viene atteso per ore;

6) un altro incidente avviene tra Mignanego e San Quirico. La prima carrozza di un *intercity* Milano-Ventimiglia (ormai vuoto perché i passeggeri sono stati trasbordati) deraglia e si inclina su un fianco;

7) i convogli si rimettono in marcia verso Genova sul binario « illegale », ossia su quello usato dai treni diretti a Milano. Un'operazione condotta in sicurezza assoluta ma lentissima, per le mille precauzioni da prendere. In piena galleria alcuni viaggiatori vengono fatti scendere e « accomodare » su un nuovo treno;

la linea in questione già presenta frequenti rallentamenti a causa dei ricorrenti lavori di manutenzione di cui ha bisogno questa tratta —;

se non ritenga opportuno attivarsi al fine di raccogliere tutte le informazioni

necessarie per meglio comprendere i fatti accaduti e la dinamica degli incidenti verificatisi;

quali iniziative intenda intraprendere al fine di scongiurare il ripetersi di situazioni analoghe, di grave disagio per l'utenza e per tutta la circolazione ferroviaria della zona interessata;

se non ritenga opportuno assumere provvedimenti urgenti per migliorare le condizioni strutturali della rete ferroviaria oggetto della presente interrogazione, in considerazione della fondamentale importanza che riveste nel sistema complessivo della circolazione ferroviaria italiana ed internazionale. (5-01567)

STELLUTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

la commissione appositamente costituita presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, finalizzata alla definizione delle scelte strutturali ed organizzative dell'Enel, volte ad una migliore collocazione sul mercato azionario dell'azienda, ha formulato una proposta che si discosta significativamente dalla precedente elaborazione predisposta dal medesimo ministero (documento Clo) con il consenso delle parti sociali e dal documento predisposto dall'azienda (riassetto organizzativo);

la direttiva comunitaria in materia di mercato unico dell'energia, recentemente approvata, non pone vincoli circa la dimensione delle imprese elettriche, né tantomeno risulta in contrasto con la presenza di imprese verticalmente integrate, purché venga prevista la separazione contabile dei settori (*“unbundling”*), come peraltro contenuto nella precedente elaborazione;

l'ipotizzata frantumazione dell'azienda potrebbe oggettivamente indebolire la presenza italiana nel settore, nell'ambito della competizione internazionale;

la struttura del sistema elettrico italiano è oggi attestata su un'ottimale, efficace ed efficiente integrazione fra le funzioni di produzione, trasmissione e distribuzione il cui smembramento, peraltro di difficile realizzazione, introdurrebbe costi di transazione tra i diversi operatori che inevitabilmente si riverserebbero sull'utenza, e produrrebbe altresì oggettive complicazioni nel controllo della rete, vanificando gli sforzi di razionalizzazione, di unificazione di materiali e procedure e di estensione capillare del servizio sul territorio realizzati in oltre trentacinque anni di attività —:

quali siano gli orientamenti del Governo relativamente alla natura, ai tempi e alle modalità della collocazione sul mercato del pacchetto azionario;

quali scelte organizzative intenda perseguire per garantire l'economicità nella gestione del settore, lo *standard* qualitativo della erogazione del servizio, la permanenza di pregiate unità di ricerca e di progettazione, il mantenimento del *know-how* e dei livelli professionali ed occupazionali presenti nel settore, nell'interesse dell'intero paese. (5-01568)

GUERRA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

a seguito delle disposizioni di risparmio di spesa contenute nella manovra finanziaria per il 1997, le Ferrovie dello Stato, imputandone ad esse la causa, hanno avviato procedure per tagli generalizzati di corse in diverse regioni, sino al 10 per cento in Lombardia;

per le linee ferroviarie interessanti il territorio lecchese, ad esempio, vengono prefigurate soppressioni di corse che, oltre a danneggiare i pendolari, appaiono contraddittorie con impegni già assunti dalle Ferrovie dello Stato nel senso del potenziamento (raddoppio Lecco-Calolziocorte e

Calolziocorte-Carnate) e con progetti nella stessa direzione in corso di valutazione fra Ferrovie dello Stato ed enti locali, quali la realizzazione attorno alla città di Lecco di un sistema di metropolitana leggera, comprendente ad esempio la linea Molteno-Oggiono Lecco;

i tagli ipotizzati colpirebbero pesantemente e in modo non accettabile il sistema dei trasporti in ferro, ed in particolare i passeggeri pendolari, in contraddizione con una preannunciata e giusta volontà di potenziamento del trasporto ferroviario;

nella situazione particolare citata si danneggerebbe gravemente una giusta e necessaria tendenza a far crescere in efficienza e servizi una rete di trasporto su rotaia indispensabile in una zona, quella fra Milano e Lecco, altamente urbanizzata, di città diffusa, con forti necessità di mobilità passeggeri e merci;

si sono aperti i tavoli di trattativa con regioni ed organizzazioni sindacali, mentre forti sono la protesta e la mobilitazione di cittadini ed enti locali;

per altro, le disposizioni della manovra finanziaria, come autorevolmente ribadito dal Ministro Burlando, non determinano automaticamente i tagli di servizi in quanto, per recuperare i risparmi disposti, « non servirà tagliare i servizi, è sufficiente ridurre sprechi e inefficienze, spendere meno in pubblicità, dare meno soldi a Celentano » —:

quale sia la situazione in ordine a quanto in premessa, in particolare per le tratte ferroviarie interessanti la provincia di Lecco;

quali immediate iniziative intenda assumere per evitare che i risparmi previsti, anziché determinare eliminazione di sprechi e recuperi di efficienza, vengano secamente e in modo inaccettabile tradotti in riduzione di corse e servizi. (5-01569)