

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

La seduta comincia alle 10.

LUCIO TESTA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 16 giugno 2000.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Corleone, Martinat, Mattarella, Mattioli, Merloni, Micheli, Muzio, Ostilio, Rivera, Schietroma, Solaroli, Tascone e Visco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono quarantacinque, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze
e di interrogazioni (ore 10,02).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

**(Interventi per il miglioramento
della sicurezza stradale)**

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Saonara n. 2-01898 (*vedi l'allegato A – Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

L'onorevole Saonara ha facoltà di illustrarla.

GIOVANNI SAONARA. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Sta bene.

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

SALVATORE LADU, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, il problema della sicurezza stradale è stato e rimane tutt'oggi uno dei punti di maggior attenzione da parte del Governo e, in particolare, del Ministero dei lavori pubblici. Solo il mese scorso, rispondendo in questa sede ad analoga interpellanza, erano state evidenziate alcune delle misure adottate per limitare l'incidentalità sulle strade ed autostrade italiane.

In merito ai quesiti proposti con l'atto di sindacato ispettivo cui si risponde, per quanto di competenza dei lavori pubblici, si aggiunge che la legge n. 144 del 1999 dà attuazione al piano nazionale della sicurezza stradale, le cui linee guida sono attualmente all'esame della IX Commissione. Tale piano consiste in un sistema articolato di indirizzi e di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori. Il piano prevede, inoltre, interventi strutturali e misure di prevenzione e controllo, nonché dispositivi normativi ed

organizzativi finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari finanziati con gli accordi di programma previsti al comma 3 dell'articolo 3 della citata legge.

Inoltre, proprio per far fronte ad una delle cause principali di infortuni, spesso purtroppo mortali, l'obbligatorietà dell'uso del casco anche per i maggiorenni che conducono motocicli è diventata legge ed è entrata in vigore il 30 marzo 2000.

Per rispondere agli altri quesiti presentati, sono stati chiesti elementi al Ministero dell'interno, competente proprio per questioni che l'onorevole interpellante ha giustamente evidenziato, che ha fatto conoscere quanto segue. La rete stradale ed autostradale italiana, dopo un particolare e significativo momento di sviluppo conosciuto negli anni cinquanta e sessanta, è cresciuta nei decenni successivi a ritmi inferiori rispetto a quelli con cui è aumentato il volume del traffico veicolare.

La lettura complessiva dei dati statistici disponibili evidenzia, infatti, che nel periodo tra il 1960 ed il 1995, la rete viaria si è estesa di circa il 70 per cento, mentre il volume della circolazione su strada è aumentato del 750 per cento, con un sensibile incremento della densità dei veicoli, passata da 11 a 108 veicoli per chilometro di strada. Anche se tale dato non tiene conto dello sviluppo morfologico della rete autostradale, che ha incrementato il numero delle corsie e l'ampiezza delle aree di svincolo, né dello sviluppo morfologico delle strade statali a più alta densità di traffico, la densità e la velocità media di traffico appaiono, comunque, nettamente superiori al passato.

Molto significative sono state, inoltre, le modificazioni morfologiche e sostanziali del parco veicoli circolante per peso, dimensioni e velocità.

Il citato piano nazionale della sicurezza stradale ha come obiettivo la riduzione del 40 per cento entro il 2010 del numero dei morti per incidenti stradali.

A tal fine, sono stati potenziati i necessari interventi, sia attraverso il supporto tecnico-normativo in sede di revisione del codice della strada, sia attra-

verso il supporto tecnico-operativo ai servizi di polizia stradale, sia mediante l'istituzione di specifici servizi.

La polizia stradale, cui è demandato in via principale l'espletamento dei compiti e dei servizi in materia (quali la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, la rilevazione degli incidenti stradali, le scorte per la sicurezza della circolazione, la predisposizione e attuazione di piani di gestione del traffico, la tutela sull'uso delle strade) ha costantemente seguito l'evolversi del fenomeno della circolazione e del traffico mediante specifiche misure.

Si è provveduto, innanzitutto, alla predisposizione di piani regionali e provinciali di vigilanza stradale lungo le arterie extraurbane principali, maturando, soprattutto lungo la rete autostradale, ove opera in regime di esclusività in ragione di rapporti convenzionali con le società concessionarie, particolari competenze specialistiche relative non solo alla risoluzione delle cause delle congestioni del traffico ma, in particolar modo, in un'ottica più generale di gestione coordinata dei flussi di circolazione: attività, questa, volta ad assicurare la priorità della sicurezza stradale tra i primi valori da tutelare nei riguardi degli utenti della strada. Ciò implica la piena conoscenza del territorio stradale anche in una visione di collaborazione fattiva con gli stessi enti proprietari e concessionari della strada, per individuare, a fronte della costanza del verificarsi di eventi infortunistici, le possibili cause collegate alla conformazione della strada, al suo stato di manutenzione, alla condizione della segnaletica e per consentire così interventi risolutivi mirati.

Si sono inoltre predisposti servizi di polizia specificamente rivolti a controlli diffusi nei riguardi di particolari categorie di utenti, quali i conducenti professionali, in ordine al rispetto dei tempi di guida e di riposo e al rispetto dei limiti di massa (anche in funzione di tutela del patrimonio stradale). Per questi ultimi controlli si utilizzano le pesche pubbliche lungo i trac-

ciati stradali o sistemi di pesatura portatili nella disponibilità delle pattuglie di polizia stradale.

Si è pensato anche a servizi di polizia specificamente rivolti ad « aggredire » i comportamenti di guida più pericolosi, quali il superamento dei limiti di velocità, il divieto di sorpasso, la guida in stato di ebbrezza e sotto l'influenza di sostanze stupefacenti; a tal fine, nel corso dell'ultimo decennio, sono stati incrementati gli investimenti in termini di risorse tecnologiche ausiliarie all'attività di polizia, che consentono oggi alla polizia stradale di disporre di più di 400 misuratori di velocità (tra autovelox e telelaser), di 450 etilometri e di altrettanti sistemi di *screening* per un esame celere preliminare sulla presenza o meno dell'alcool nell'aria espirata, e di 65 sistemi di ripresa televisiva installati a bordo di veicoli per l'accertamento di illeciti nelle zone dove sia materialmente impossibile procedere alla costruzione immediata della violazione.

Sono stati altresì disposti servizi di polizia mirati a controllare l'efficienza dei veicoli circa il sistema di illuminazione (con schemi graduati per il controllo dei fari), circa l'emissione sonora (con fonometri per la misurazione del rumore dei sistemi di espulsione dei gas di scarico) e circa l'effettuazione della prescritta visita di revisione, oltre a servizi di scorta a veicoli o trasporti in condizione di eccezionalità, nonché attività di controllo sulla circolazione dei veicoli e dei trasporti eccezionali autorizzati dall'ente proprietario della strada o dalla stessa polizia stradale ad utilizzare scorte tecniche private.

Il Ministero dell'interno ha fornito, con le schede che si lasciano in visione all'interrogante, alcuni dati sull'attività svolta dalla polizia stradale nel 1999, precisando che la stessa da più di cinque anni è in costante crescita in termini sia quantitativi sia qualitativi, in ragione soprattutto degli sforzi di riorganizzazione delle risorse umane, di approfondimento del loro

bagaglio tecnico-professionale e dell'implementazione delle risorse tecnologiche di supporto all'attività istituzionale.

I dati relativi al raffronto tra l'attività svolta nei primi cinque mesi del 2000 e quella svolta nel corrispondente periodo del 1999 non fanno che confermare tale crescita.

L'impegno di detta amministrazione va ad aggiungersi, nello specifico settore della sicurezza stradale, a quello dei reparti territoriali delle tre forze di polizia (Polizia di Stato, Arma dei carabinieri e Guardia di finanza), nonché, nelle aree urbane, dei corpi e servizi di polizia municipale. Per tutte le strutture sopra indicate gli impegni operativi nel campo della sicurezza stradale e del controllo della circolazione hanno avuto un deciso incremento.

Con riguardo, infine, ai nuovi servizi di polizia stradale giova fare riferimento a quelli espletati per le stragi del sabato sera e la sicurezza dei cavalcavia.

Il Ministero dell'intero ha provveduto, anche nella passata stagione estiva, ad avviare mirate iniziative per assicurare l'intensificazione dell'azione di vigilanza e controllo sulle arterie autostradali e sulla viabilità ordinaria e principale. Tra le varie iniziative, si ricorda l'articolato e coordinato piano di interventi che ha consentito, nel corso dell'intera stagione estiva 1999, di assicurare la massima presenza di pattuglie di vigilanza stradale per prevenire e contrastare le condotte di guida più pericolose e statisticamente più influenti nella dinamica dei sinistri stradali.

Le forze di polizia hanno, infatti, svolto una capillare attività di perlustrazione, con un cospicuo incremento del numero dei servizi di pattugliamento (più 31,9 per cento rispetto all'estate 1998) e del tasso di produttività dell'azione di prevenzione e repressione, evidenziato anche dal consistente numero di infrazioni al codice della strada rilevate.

I positivi risultati conseguiti sono evidenziati altresì dal fatto che soltanto il 30 per cento dei sinistri accaduti nei mesi di luglio ed agosto del 1999 si sono verificati

sulla rete autostradale o sulla viabilità ordinaria principale, mentre il restante 70 per cento degli eventi è occorso lungo le strade comunali e ha riguardato le fasce più deboli d'utenza, in particolare pedoni, ciclomotoristi e persone anziane, con conseguenze spesso risultate più gravi a causa del mancato utilizzo delle cautele prescritte dalla legge, quali le cinture di sicurezza, per le persone a bordo delle vetture, ed il casco, per quelle a bordo di motocicli e ciclomotori.

PRESIDENTE. L'onorevole Saonara ha facoltà di replicare.

GIOVANNI SAONARA. Vorrei ringraziare il sottosegretario Ladu per l'insieme dei dati forniti, nonché per il fatto che, con molta diligenza, l'amministrazione interpellata abbia cooperato, per i dati forniti nella risposta, con il Ministero dell'interno.

La mia interpellanza chiedeva l'accelerazione dell'attuazione di misure straordinarie per la sicurezza stradale ed è collegata ad un precedente atto di sindacato ispettivo al quale lo stesso Ministero ha risposto qualche settimana fa. La questione è ovviamente aperta anche alla luce della relazione che il Governo ha presentato, qualche mese fa, alla Camera, nonché di fronte all'iniziativa europea, ricordata anche questa mattina.

I numeri della cosiddetta strage delle strade sono davvero impressionanti e non possono renderci indifferenti. Secondo i dati forniti dalla Commissione europea, almeno 80 milioni di cittadini subiscono i disagi dovuti al prevalente modello di viabilità. È pertanto del tutto evidente che la relazione del Governo, le risposte agli atti di sindacato ispettivo e l'iniziativa della Commissione europea costituiranno un elemento di verifica per il nostro lavoro. Siamo inoltre chiamati a valutare l'impatto che avrà il nuovo codice della strada nelle sue linee direttive, scritte faticosamente, dopo diversi anni di lavoro, dai colleghi della IX Commissione.

Sottosegretario Ladu, vorrei insistere sulla logica di cooperazione che deve

intercorrere tra gli operatori della sicurezza stradale — mi riferisco, in particolare, alla polstrada — e le società concessionarie. Le società concessionarie ora sono tranquille perché nei mesi scorsi hanno avuto la proroga delle concessioni; possono e debbono fare degli investimenti importanti sul tema della sicurezza. Su questo punto ha già detto molto il sottosegretario Bargone, ma a fronte di ciò che noi sosteniamo accadono fatti gravi come quello dell'8 giugno scorso sulla A13, in particolare nel tratto tra Monselice e Boara Pisani. Mi sto riferendo ad un grave incidente stradale in cui perse la vita un camionista. In quel territorio la viabilità risultò sconvolta per otto ore. Alcuni giorni dopo l'incidente gli addetti della polizia stradale, in particolare del comando di Rovigo, hanno rilevato una serie di elementi di pericolosità strutturale dell'autostrada A13 (la Padova-Bologna), che è stata progettata e costruita molti decenni fa.

Signor sottosegretario, credo che non sempre debbano intervenire le autorità statali e che molte volte, sulla base di suggerimenti e dell'evidenza dei fatti, le società concessionarie possano e debbano in qualche modo riflettere sulle proprie posizioni, ad esempio in ordine alle piazzole di sosta, al posizionamento di *guard-rail*, costruiti con nuovi manufatti, alla capacità di investire in segnalazioni luminose di avvertimento e ad un rafforzamento di quelle logiche di collaborazione che sono fatte di comunicazioni, di confronto e di dialogo con gli operatori della sicurezza. Questo ci dovrebbe consentire di arricchire ancora di più quei piani provinciali e regionali di sicurezza a cui lei, signor sottosegretario, ha fatto riferimento.

Credo che torneremo ad occuparci di questa materia dopo aver letto la relazione del Governo e quella della Commissione europea, soprattutto in relazione al lavoro parlamentare correlato all'approvazione del nuovo codice della strada. La ringrazio, signor sottosegretario.

***(Disservizi sulla tratta ferroviaria
Roma-Palermo)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Siniscalchi n. 3-04685 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. In merito ai fatti esposti nelle premesse dell'interrogazione in oggetto, è da evidenziare che le criticità di circolazione verificatesi su tutta la linea a partire dalla notte tra il 18 e il 19 novembre del 1999 sono da attribuire alle avverse condizioni climatiche.

In particolare, relativamente al treno Intercity 725 in servizio da Roma a Palermo, dette condizioni climatiche avevano già comportato un ritardo di dodici minuti sull'arrivo a Roma Termini, con conseguente partenza posticipata di quindici minuti rispetto all'orario previsto. Il treno, inoltre, è stato costretto a fermarsi ad un posto di blocco dopo la stazione di Priverno Fossanova per consentire il suo distanziamento rispetto ad un convoglio che lo precedeva, anch'esso in ritardo per temporali in atto.

A causa di un abbassamento di tensione della linea aerea il treno non è stato in grado di ripartire per la leggera pendenza della linea in quel punto e pertanto il convoglio veniva fatto retrocedere fino alla stazione di Priverno Fossanova, dove veniva richiesto il sussidio di una locomotiva di spinta per superare eventuali difficoltà derivanti dal persistere della insufficiente tensione e dal probabile slittamento in partenza.

Si può pertanto affermare che la problematica segnalata non è riferibile al mezzo di trazione dell'Intercity ma alle avverse condizioni climatiche, che avevano provocato il degrado della aderenza ruota-rotaia causata dalla untuosità-emulsione precipitata sul binario. Si è trattato pertanto di una condizione del tutto particolare.

La suddetta manovra comportava un ulteriore ritardo di novanta minuti che si andava a sommare a quello maturato sia in partenza sia durante la sosta al posto di blocco. Il locomotore del treno merci in sosta presso la stazione di Priverno Fossanova non è stato utilizzato perché l'abbassamento di tensione della linea aerea avrebbe richiesto anche per esso un sussidio di spinta.

Dagli accertamenti svolti per verificare le condizioni della locomotiva del treno 725 Roma-Palermo, risulta che il rotabile in questione appartiene alla flotta di locomotive E402A entrata in servizio a partire dal 1994. Su detti mezzi di trazione sono da escludersi, secondo le Ferrovie, difetti sistematici dovuta all'apparecchiatura antislittamento.

La locomotiva E402007 risultava in condizioni di completa efficienza sia in precedenza, quando trainava il treno suddetto, sia successivamente all'accaduto. Infatti, dai controlli effettuati presso l'officina dell'impianto assegnatario della locomotiva non sono state riscontrate avarie tecniche a giustificazione del disservizio. Le prestazioni della locomotiva E402007 coprivano con ampio margine le resistenze passive dovute alla massa del treno 725 (circa 700 tonnellate) e alla pendenza della linea, massima al 10 per mille a partire dal chilometro 86, 120 dopo la stazione di Priverno-Fossanova.

È opportuno sottolineare che la prestazione prevista dalla normativa delle Ferrovie dello Stato per le locomotive E402 sulla tratta Roma-Formia-Napoli è di 1.200 tonnellate, quindi con uno scarto di 500 tonnellate.

Dall'esame dello scarico dati della diagnostica di bordo (sistema MEC) relativo al servizio svolto dalla locomotiva in data 19 novembre 1999, si è rilevato un solo evento di slittamento di breve durata. Pertanto, è da escludersi che la causa del disservizio sia da attribuire agli slittamenti, nonostante le condizioni atmosferiche fortemente avverse; dal citato scarico dati non risultava neppure traccia di un'avvenuta esclusione, anche in maniera temporanea, di una parte degli aziona-

menti di trazione che avrebbe potuto giustificare in quelle condizioni esterne la difficoltà alla partenza del treno Intercity dalla stazione di Priverno-Fossanova.

PRESIDENTE. L'onorevole Siniscalchi ha facoltà di replicare.

VINCENZO SINISCALCHI. Ringrazio il sottosegretario Angelini per la precisione e l'ampiezza della sua risposta a questa interrogazione e colgo l'occasione per ringraziarlo anche di essere intervenuto in quella circostanza, su mia sollecitazione, per tranquillizzare gli utenti comprensibilmente agitati a causa di questa attesa.

Posso dichiararmi parzialmente soddisfatto del contenuto della risposta relativamente al singolo episodio, ma vorrei dire che le ragioni maggiori dell'allarme sono derivate proprio dalle informazioni tardive date dal personale delle Ferrovie dello Stato. Le informazioni riguardavano quegli aspetti tecnici su cui la seconda parte della risposta alla mia interrogazione si dilunga con competenza tecnica e ricchezza di dati, ma che evidentemente non erano in possesso né del personale viaggiante delle Ferrovie dello Stato né della stazione di Priverno-Fossanova di cui sono stati interrogati il caposervizio treno e il capostazione. L'elemento che determinò la maggiore agitazione era la consapevolezza che il locomotore di nuova generazione E402 non fosse in grado di superare, perché le ruote slittavano, una pendenza che, francamente, non mi sembra del 10 per mille ...

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Comunque, modesta !

VINCENZO SINISCALCHI. ...perché è noto che il tratto Roma-Napoli è uno di quelli pressoché pianeggianti di tutta la rete ferroviaria. Il legittimo allarme da ciò derivante non poté essere superato dalle notizie puntuali che ora fornisce il sottosegretario. Del resto, lo scopo della mia interrogazione era proprio quello di determinare un accertamento tecnico.

L'onorevole sottosegretario sostiene che le informazioni delle Ferrovie dello Stato danno atto di una sufficiente tenuta antislittamento — per la parte ad esso relativa — in relazione al peso e alle pendenze di questi locomotori di nuova generazione. Tuttavia, trattandosi di informazioni interne alle Ferrovie dello Stato, non si supera la perplessità e quindi chiedo di svolgere un ulteriore accertamento tecnico più approfondito su questa situazione. Perché il personale delle Ferrovie dello Stato era in possesso di questa notizia? Questi locomotori dunque non sono in grado di superare condizioni di tempo non particolarmente avverse — il che peraltro nel 2000 è abbastanza sorprendente —, perché quel giorno vi erano una tempesta di vento ed una pioggia normale in quella situazione. Se anche però si fosse verificato un evento eccezionale (mentre non si è trattato certo di un fatto alluvionale), perché dobbiamo ritenere nel 2000 che dei locomotori abbiano problemi di slittamento? Mi chiedo inoltre perché dobbiamo pensare che dopo un'attesa di due ore si decida di utilizzare la locomotiva parcheggiata nella stazione di Priverno-Fossanova per far fronte al problema della spinta. Se davvero tutto il problema era quello di spingere il convoglio da dietro per consentire al locomotore di superare il fatto che la parte motrice funziona male per lo slittamento, perché ricorrere soltanto in via di emergenza alla vettura di spinta e non prevedere il ricorso ad essa? Ciò per evitare ritardi ed inconvenienti francamente sorprendenti, lo ripeto, tenuto conto della modestia della pendenza di cui stiamo parlando. Se avessimo parlato di una pendenza montana avremmo dovuto pensare che tutte le ferrovie italiane debbono essere munite di cremagliera, ma non è assolutamente così.

Insisto quindi perché, dopo gli accertamenti di cui sono grato all'onorevole sottosegretario, si faccia luce con una verifica anche di natura tecnica, peritale, in ordine ad un sistema che è produttivo di danno. Concludo osservando inoltre che gli inconvenienti, rispetto a quanto segna-

lato nell'interrogazione, ormai remota, sulla linea Roma-Napoli, non sono soltanto questi. Il ritardo, che non coincide quasi mai con eventi naturali di carattere eccezionale, è endemico e quotidiano e le condizioni di disagio, soprattutto degli Intercity, sono particolarmente allarmanti.

***(Razionalizzazione degli orari
delle coincidenze ferroviarie)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Calzavara n. 3-04711 (*vedi l'allegato A – Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Le coincidenze, in particolare nei grandi nodi, vengono programmate con tempi di attesa contenuti quando il treno defluente ha dichiarate funzioni di raccogliatore-distributore da e per le località non servite direttamente dal treno affluente, sia su linee diramate che sulla stessa linea.

Possono essere invece programmate con tempi di attesa più lunghi quando i treni defluenti sono finalizzati prioritariamente alla mobilità a più breve distanza. È il caso, a titolo di esempio, dei treni diretti cadenzati Roma-Napoli, programmati a Roma Termini in partenza al minuto 20 di ogni ora, ottimale per il rientro di studenti e lavoratori dalla capitale verso i centri di linea ma con un'attesa di 50 primi per i viaggiatori provenienti da nord con il sistema Eurostar ed interessati al proseguimento verso i centri intermedi della Roma-Napoli, che costituiscono una corrente di gran lunga più esigua rispetto a quella locale.

Per le coincidenze nelle località minori valgono gli stessi principi, in quanto l'ora di partenza dei treni defluenti viene fissata in funzione del tempo di attesa qualora sia preponderante la corrente di traffico interessata alle coincidenze, ed in

funzione delle esigenze locali qualora sia preponderante la corrente di traffico interessata al collegamento locale.

Qualora sia preminente l'interesse per le coincidenze, il tempo di attesa viene fissato tenendo conto del tempo necessario alle operazioni di interscambio e, quindi, della complessità della stazione e delle caratteristiche dei treni: il valore minimo fissato dalle norme ferroviarie è di 5 primi nei piccoli impianti e per treni locali, di 10 primi per treni a medio-lungo percorso e, nelle grandi stazioni, per i locali, mentre, sempre nelle grandi stazioni, è di 15 primi per i treni a medio-lungo percorso. La riduzione di questi tempi avrebbe riflessi negativi sulla puntualità, in quanto favorirebbe la propagazione dei ritardi, che già sono frequenti.

Relativamente a binari di ricevimento, di norma e quando possibile vengono programmati binari adiacenti: ciò risulta tuttavia problematico nelle grandi stazioni, programmate e gestite come «stazioni elementari» al fine di massimizzarne la capacità e semplificarne la gestione: la stazione cioè è suddivisa in un numero di settori pari a quello delle linee confluenti, alle quali viene quindi dedicato un settore specifico. Il ricevimento sistematico dei coincidenti su binari attigui ridurrebbe in questi casi la capacità della stazione e, in definitiva, consentirebbe di ricevere complessivamente un minor numero di treni.

Tutto ciò premesso e ferme rimanendo le regole generali che governano il fenomeno, la Ferrovie dello Stato Spa ha dichiarato la massima disponibilità a riesaminare i casi concreti nei quali preminenti correnti di traffico interessate alle coincidenze dovessero risultare penalizzate dalla programmazione dei servizi, per verificare nei fatti la possibilità di conseguire un miglioramento.

Circa la lamentata carenza delle informazioni fornite ai viaggiatori in merito alle coincidenze ed ai percorsi alternativi, i preposti uffici del Ministero sono già stati incaricati di richiamare l'azienda al fine di migliorare questo essenziale

aspetto del servizio reso all'utenza, come sottolineato dall'onorevole interrogante.

PRESIDENTE. L'onorevole Calzavara ha facoltà di replicare.

FABIO CALZAVARA. Signor Presidente, solo l'ultima parte della risposta mi può soddisfare in quanto auspico che la raccomandazione del Governo raggiunga l'intento che si prefigge e che le Ferrovie dello Stato « si diano una regolata » su un capitolo importante quale quello della puntualità dei treni e delle connessioni.

In termini generali, bisognerebbe riflettere sull'opportunità che le risposte ad atti di sindacato ispettivo contengano termini tecnici in quanto, non essendo uno specialista del settore, non capisco il significato del termine « treno fluente »; riesco a capire l'espressione « binario di ricevimento », ma non sono in grado di attribuire l'esatto significato alla terminologia impiegata dalle Ferrovie dello Stato. Pregherei, quindi, di impiegare termini comprensibili anche ai non addetti ai lavori, proprio per consentire un giudizio più preciso sulle risposte fornite che, altrimenti, potrebbero essere male interpretate.

Non siamo soddisfatti dell'intero contesto. Sappiamo benissimo che le Ferrovie dello Stato scontano scelte politiche dei Governi trascorsi, che hanno penalizzato il trasporto ferroviario a vantaggio di quello su gomma, tra l'altro senza una programmazione che tenesse conto dello sviluppo di quest'ultima modalità di trasporto; la conseguenza è la situazione attuale, nella quale il trasporto su gomma non funziona bene, le strade, esistendo un deficit di programmazione ultradecennale, sono rimaste al di sotto dei parametri di sicurezza e circolazione ai quali avremmo diritto e le Ferrovie dello Stato non si sono ancora dotate di una programmazione sufficiente e doverosa per i cittadini. Ciò vale non solo per aspetti rilevanti, come abbiamo ascoltato in occasione dello svolgimento dell'interrogazione precedente, ma anche per aspetti più marginali, che però creerebbero meno disagi ai pendolari e, soprattutto, ai fruitori dei treni: mi riferisco alla precisione.

Non servono molte leggi o molte circolari, ma solamente il buonsenso, per evitare confusioni e che, per cinque o dieci minuti di attesa, si possano perdere le coincidenze, si possa far perdere tempo ai cittadini; non mi riferisco agli uomini di affari che, forse, ormai utilizzano soltanto qualche Eurocity, anche in tal caso con le difficoltà di cui si è parlato a proposito della precedente interrogazione. Bisogna consentire ai dirigenti di operare, con autonoma assunzione di responsabilità, piccoli cambiamenti e di provvedere a piccoli avvisi utili al pubblico viaggiante.

Aggiungo un'ulteriore considerazione su una questione che si trascina da mesi e che interessa le linee secondarie, soprattutto di montagna; mi riferisco a quella della quale non riesco ad usufruire per i tempi inimmaginabili di percorso, la linea Padova-Calalzo, anche se mi risulta che la stessa situazione vi sia in altre linee della stessa dimensione. In particolare, il problema è che i cittadini non riescono ad acquistare il biglietto perché, con i nuovi regolamenti, le stazioni intermedie ne sono sprovviste ed i viaggiatori devono sobbarcarsi multe ingiustificate ed ingiustificabili. Parimenti è altrettanto ingiustificato e ingiustificabile che vi siano cittadini che salgono sul treno nelle stazioni intermedie senza pagare nulla. Questa è un'ingiustizia per il cittadino e un danno per la legalità. Chiedo dunque al ministro dei trasporti e al Governo di prenderne atto proprio per non appesantire quelle piccole ingiustizie che, sommate, rendono oggi il viaggio in treno insopportabile.

(Deposito di vagoni contenenti amianto presso la stazione ferroviaria di Sibari-Cosenza)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Fino n. 3-05415 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 4*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Le Ferrovie dello Stato hanno espressamente

vietato l'uso dell'amianto come isolante termoacustico ai costruttori e avviato la bonifica dei rotabili coibentati con amianto fin dal 1980. In questo contesto, è stato avviato un piano di decoibentazione dei mezzi ferroviari mediante l'attrezzamento delle officine delle Ferrovie dello Stato e l'apporto dell'industria privata. Con attenzione sempre più crescente al problema dell'amianto, sempre alla fine degli anni ottanta, venne istituita una commissione mista di esperti che modificò in senso restrittivo le normative sulle Ferrovie dello Stato esistenti. Nel settembre 1989 fu data organicità ai provvedimenti di intervento, in funzione di una valutazione del rischio, e vennero introdotte procedure di collaudo per fase di lavorazione a garanzia della qualità degli interventi di decoibentazione, fissando standard qualitativi che risultano ancora oggi in linea con le attuali norme di legge.

Nell'ambito di una collaborazione fra le Ferrovie dello Stato e l'ENEA per lo sviluppo e la qualificazione di sistemi di bonifica da amianto, attuato con la fattiva partecipazione dell'ISPESL e dell'ISS, sono state sviluppate e qualificate le procedure standard di decoibentazione e la successiva nuova immissione in esercizio o per la demolizione del materiale rotabile.

Tali procedure sono state prese a riferimento nella stesura delle norme e metodiche tecniche per la manutenzione e la bonifica dei materiali contenenti amianto presenti sui rotabili ferroviari di cui al decreto ministeriale del 26 ottobre 1995.

In base all'esigenza di attuare un programma di bonifica del materiale rotabile, in particolare di quello accantonato, con la collaborazione dell'ENEA e di qualificati esperti esterni, sono state definite procedure negoziali e contrattuali per attivare tale programma in regime di massima sicurezza e trasparenza.

Sono stati quindi definiti norme e criteri di qualificazione di imprese che per capacità tecnica, finanziaria e organizzativa erano in grado di prestare servizi di bonifica del materiale, compren-

dendo le operazioni di stoccaggio, di trasporto e di smaltimento dei rifiuti.

L'avvio del sistema di qualificazione, che ha durata aperta di 38 mesi, è stato pubblicato mediante bando sulla GUCE nel 1995 e la nuova pubblicazione è del 1998.

Un'apposita commissione mista, con la partecipazione di rappresentanti dell'ENEA e di professionisti esterni, provvede alla valutazione dei soggetti richiedenti la qualificazione, ad identificare la capacità produttiva annuale di ogni soggetto qualificato ed a curare le successive procedure di negoziazione.

Circa l'evoluzione del parco del materiale accantonato...

PRESIDENTE Onorevole Calzavara, guardi che l'onorevole Delmastro deve ascoltare il sottosegretario. Grazie.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. ...si è passati da 4652 del 1996, dei quali 2671 con amianti cassa, ai 1329, dato aggiornato al gennaio 2000, dei quali solo 108 con amianto cassa. Ciò ha comportato una drastica riduzione del potenziale rischio dei siti di accantonamento come del resto ad una loro sensibile riduzione, passando da circa 245 del 1996 agli attuali 79.

Occorre aggiungere che esistono in circolazione circa 2500 mezzi di materiale rotabile, e circa 500 accantonati, che sono già decoibentati negli anni precedenti la legge n. 257 del 1992 che contengono possibili residui di materiale con amianto segregato, e che pertanto non è in alcun modo in contatto né con il personale viaggiante né con i passeggeri; non c'è quindi alcun pericolo per la salute dei cittadini.

Anche per questo materiale rotabile è comunque previsto un piano di bonifica al fine di eliminare ogni traccia di amianto.

Vi sono, infine, 1.500 rotabili per i quali da parte dell'ENEA e delle Ferrovie dello Stato si stanno sviluppando un'indagine e una ricerca finalizzata, perché, anche se essi non contengono con sicu-

rezza materiali in amianto né nella parti strutturali né nella componentistica, potrebbero avere alcuni marginali e particolari elementi accessori (ad esempio le guarnizioni dell'impianto frenante e simili) contenenti amianto. È del tutto evidente che, laddove questo monitoraggio desse esito positivo, anche questi mezzi sarebbero sottoposti a bonifica.

Riguardo alle attività di bonifica, l'andamento generale dei vari indicatori è significativo del decollo dell'attività presso le imprese qualificate, il cui numero è andato incrementando, fermi restando i rigidi criteri di selezione adottati.

Negli attuali siti di stazionamento della rete ferroviaria si trovano 1.329 tra mezzi di trazione e carrozze in fase di dismissione, il cui prospetto indicativo metterò a disposizione dell'interrogante, senza darne lettura.

Ovviamente, le quantità dei rotabili e dei siti si riducono progressivamente in funzione del procedere delle bonifiche del materiale accantonato. Si prevede che l'intera attività di eliminazione dell'amianto riguardante le tre categorie di mezzi prima richiamati potrà essere conclusa nell'ambito di circa un quinquennio, anche tenendo conto dei programmi di dismissione del materiale rotabile.

Si fa presente che il 20 febbraio 2000 presso lo scalo ferroviario di Sibari erano stati posti in stazionamento 14 veicoli provenienti da Reggio Calabria, accantonati nell'ambito dei programmi di dismissione del materiale rotabile più obsoleto. Nella fattispecie si tratta di rotabili sospesi dall'esercizio nell'ambito della giurisdizione dell'ex compartimento di Reggio Calabria, già decoibentati negli anni otanta e che in alcune parti potrebbero contenere amianto. Si tratta cioè di parti integranti di apparecchiature e complessi meccanici, sotto forma di pannelli, guarnizioni ed altro, che venivano largamente impiegati nella realizzazione dei prodotti industriali, indipendentemente dal loro settore di impiego, fino all'applicazione della legge n. 257 del 1992, che ha determinato le regole per la cessazione dell'impiego dell'amianto.

I rotabili con le caratteristiche suddette sono interessati in modo molto marginale dalle problematiche dell'amianto. Essi vengono, infatti, ermeticamente sigillati apponendovi lamierini in ferro saldati per non fare accedere al loro interno personale estraneo o non autorizzato con un drastico abbattimento del rischio. Sono comunque sottoposti ad uno specifico piano di controllo, in applicazione delle disposizioni di legge vigenti in materia, e si trovano in condizioni di assoluta sicurezza per i lavoratori, per la cittadinanza e per l'ambiente, viste le cautele e le procedure adottate, anche se i binari di stazionamento su cui sono accantonati si trovano a breve distanza dal Ferrotel. I rotabili stessi sono recintati con rete metallica, su cui sono apposti cartelli monitori indicanti la presenza di carrozze contenenti amianto e il divieto d'accesso da parte di estranei. Detto recinto si trova all'interno di un altro recinto più ampio delimitante la rimessa ferroviaria.

L'area della stazione di Sibari è sottoposta periodicamente ad un monitoraggio ambientale, prelevando aria nelle adiacenze dei rotabili, come previsto dalle norme vigenti. Metterò a disposizione dell'interrogante gli ultimi risultati di questo monitoraggio, che sono rassicuranti circa il rispetto della normativa in vigore. Questi dati rassicuranti sono anche confermati dalle analisi condotte direttamente dal servizio igiene e sanità pubblica della ASL di Rossano e messe a disposizione dalla prefettura di Cosenza.

I rotabili oggetto dell'interrogazione sono stati al centro di una corrispondenza tra la ASL di Rossano e le Ferrovie, sia in materia di procedure seguite per l'inoltro delle carrozze dai luoghi di provenienza alla destinazione finale, sia per quanto riguarda le cautele necessarie durante la fase di stazionamento nella stazione di Sibari. Da parte delle Ferrovie dello Stato è stato risposto che non risulta l'esistenza di una procedura che stabilisca, quale condizione di trasferibilità, l'acquisizione di un certificato rilasciato dalla ASL di provenienza di idoneità all'invio di rotabili, in aggiunta alle previste misure di

sicurezza approvate con il protocollo Ferrovie dello Stato-ENEA, mentre sono state date ampie garanzie ed informazioni circa le modalità seguite durante la fase di permanenza del materiale rotabile prima del suo definitivo invio presso le ditte di decoibentazione.

I suddetti rotabili dal 23 maggio 2000 sono presso lo stabilimento di Bilfinger-Berger di Bari per bonifica e successiva demolizione, secondo le prescrizioni del decreto ministeriale del 26 ottobre 1995 « Normative e metodologie tecniche per la valutazione del rischio, il controllo, la manutenzione e la bonifica dei contenenti amianto presenti nei mezzi rotabili ».

Per quanto concerne, invece, altri rotabili contenenti amianto, in precedenza giacenti presso lo scalo di Sibari, sono stati trasferiti in data 3 febbraio 2000 presso lo scalo di Bari Larnasinata, per essere decoibentati, bonificati ed avviati a demolizione dalla ditta Bilfinger-Berger.

Attualmente non risultano altri vagoni stazionanti presso lo scalo di Sibari.

PRESIDENTE. L'onorevole Delmastro Delle Vedove, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VE-DOVE. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, innanzitutto, desidero ringraziarla per l'impegno nella risposta, che sicuramente è stata organica e analitica, con particolare riferimento alle normative che prevedono i programmi di coibentazione. Per la verità, insieme con l'onorevole Fino, ho presentato questo atto di sindacato ispettivo che, non a caso, nella sua parte iniziale richiedeva una risposta da parte del ministro dell'ambiente, che però non vi è stata, ma certamente l'addebito non può essere rivolto a lei. Il trasferimento dei vagoni nella stazione ferroviaria di Sibari, nel comune di Cassano Ionio, unito a ciò che sta accadendo all'interno del territorio del suddetto comune, fa ritenere all'amministrazione comunale di Cassano Ionio che la Sibaritide sia diventata una sorta di fogna a cielo aperto al servizio dell'intera Calabria. Le

condizioni ambientali in cui versa l'intera Sibaritide sono di degrado profondo e sono caratterizzate da un numero impressionante di discariche abusive; da ultimo, i treni all'amianto o « treni della morte », come, forse con un'affermazione forte, l'opinione pubblica è abituata a chiamarli.

Quanto alle caratteristiche del controllo quando sono fermi nelle stazioni, al di là di ciò che lei ci ha detto e che certamente è rassicurante, mi consenta di avere qualche preoccupazione. Nella mia città, Biella, che dista 1.200 chilometri da Cassano Ionio, all'interno di rimesse delle Ferrovie dello Stato erano allocati in modo assolutamente rigoroso sul piano formale alcuni vagoni che presentavano il rischio amianto e dunque veniva rispettata la normativa di sicurezza da lei evidenziata, salvo che una delle pareti aveva uno squarcio tremendo e i vagoni erano utilizzati da due o tre barboni che ivi avevano posto la loro residenza. Tale fatto desta preoccupazioni perché, al di là delle norme regolamentari, che lei ha dottamente citato e delle quali siamo certamente lieti e soddisfatti, di fatto si verificano episodi di questo genere. Come lei sa, la pubblica amministrazione riconosce a tutti i lavoratori delle Ferrovie dello Stato anche una forma di prepensionamento per coloro che sono rimasti a lungo a contatto con tali carrozze e ciò è certamente inquietante. È evidente che la pubblica opinione non ha parametri scientifici certi per stabilire l'entità dell'esposizione all'amianto che crea pericoli concreti alla salute; è altrettanto evidente, comunque, che anche il trasferimento e la sosta nelle ferrovie devono essere ridotti nei termini più brevi possibili, al fine di consentire il trasferimento dei vagoni, dei locomotori e delle carrozze nei luoghi che devo supporre ottimamente attrezzati per la definitiva eliminazione dell'amianto.

Prendendo comunque atto della risposta organica fornita dal sottosegretario, non posso e non voglio dichiararmi insoddisfatto perché mi pare che l'impegno da parte del Governo sia stato ampiamente dimostrato.

L'impegno del Governo deve essere inteso nel senso più ampio perché deve vedere il coinvolgimento di altri ministri affinché la Sibaritide, al di là dei vagoni di cui abbiamo parlato, non resti la « fogna a cielo aperto » della Calabria. È una nobile terra che ha il diritto di coltivare rispetto per il proprio ambiente e il problema dei vagoni con l'amianto è la spia di una sorta di abbandono da parte delle autorità di Governo rispetto ad una zona che, avendo già tanti problemi strutturali, non ha bisogno di trovarsi di fronte ad ulteriori problemi dal punto di vista dell'impatto ambientale.

La ringrazio comunque per il dettaglio contenuto nella sua risposta.

(Riapertura di un tratto della strada statale n. 124 in Sicilia)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Garra n. 3-05510 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 5*).

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole interrogante chiede quali interventi si intendano attivare per la riapertura del tratto della statale n. 124 in contrada Regalseme, chiusa a causa di un movimento franoso.

L'ANAS fa sapere che il tratto della strada statale n. 124 Siracusana compreso tra le progressive chilometriche 18 e 33 costituisce il collegamento diretto tra i centri abitati di Caltagirone, Grammichele e San Michele di Ganzaria.

I territori ricadenti nei suddetti comuni sono stati interessati, nei mesi di novembre e dicembre 1999, da continue piogge torrenziali che hanno causato numerosi smottamenti e cedimenti dei rilevati stradali. In particolare, tra le progressive chilometriche 21,430 e 21,630 si è verificato un notevole abbassamento dell'intero corpo stradale con frana, che ha determinato l'interruzione totale del transito a decorrere dal 30 dicembre 1999.

Al fine di individuare le cause e l'entità del fenomeno, sono stati immediatamente affidati ed eseguiti i lavori di indagini diagnostiche e geotecniche necessari per la progettazione esecutiva delle opere di sostegno e consolidamento.

A seguito di tali indagini è stato possibile progettare i lavori di contenimento e consolidamento del rilevato stradale nonché di irreggimentazione idraulica necessari per poter riaprire al transito la strada in condizioni di sicurezza, lavori consegnati il 23 marzo 2000. La strada è stata riaperta al traffico il 25 maggio 2000.

PRESIDENTE. L'onorevole Garra ha facoltà di rispondere.

GIACOMO GARRA. Signor sottosegretario, non avrei difficoltà a dichiararmi parzialmente soddisfatto della sua risposta se gli atti ispettivi a mia firma non fossero stati il più delle volte ignorati dal Ministero dei lavori pubblici. Oggi si è data risposta alla mia interrogazione presentata il 6 aprile 2000 — bene! — ma non comprendo l'ordine di priorità della trattazione, giacché sono rimaste senza risposta le mie interrogazioni n. 5-4200 del 1° agosto 1996, n. 5-3002 del 7 ottobre 1997, n. 4-17147 del 29 aprile 1998, n. 4-18110 del 10 giugno 1998 e soprattutto l'interrogazione n. 3-4149 del 10 settembre 1999 che assume particolarissima rilevanza, attenendo alla realizzazione di un'opera pubblica che le popolazioni locali attendono da vent'anni. Mi riferisco alla strada a scorrimento veloce Licodia Eubea-Libertini, inaugurata dal Presidente D'Alema il 1° febbraio 1999 (ricordo perfettamente che era presente anche lei, sottosegretario Bargone), ma i cui lavori, a distanza di un anno e cinque mesi, non sono stati ancora iniziati.

Mi permetto di insistere per una sollecita risposta a quest'ultima interrogazione.

Per quanto riguarda l'atto ispettivo oggi in discussione, mi dichiaro parzialmente soddisfatto perché comunque è grave lo stato di vetustà e di pericolosità

della strada statale n. 124, che lei ha percorso e che — come lei sa bene — in alcuni tratti è a schiena d'asino. La ringrazio, comunque.

(Progetto per la realizzazione di una cancellata intorno al Pantheon a Roma)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Pistelli n. 2-02360 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 6*).

Constato l'assenza del presentatore: s'intende che vi abbia rinunciato.

(Trasferimento al castello di Copertino-Lecce di armi borboniche custodite al museo di Capodimonte-Napoli)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Siniscalchi n. 3-05853 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 7*).

Il sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali ha facoltà di rispondere.

GIAMPAOLO D'ANDREA, *Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali*. Signor Presidente, onorevoli deputati, l'onorevole Siniscalchi chiede notizie in ordine al ventilato trasferimento della collezione borbonica di armi dal museo di Capodimonte di Napoli al castello di Copertino in provincia di Lecce. La questione è già stata sollevata con precedenti interrogazioni parlamentari alle quali si è provveduto a rispondere in quest'aula in data 14 luglio 1999 e da ultimo presso la VII Commissione in data 13 giugno 2000. Pertanto, si fornisce solo un aggiornamento di quanto comunicato in precedenza.

In ogni caso, non ci sarebbe un depauperamento della città di Napoli, perché il nucleo più consistente e più prestigioso dell'antica armeria privata del re di provenienza farnesiano-borbonica non è interessato da questa ipotesi di trasferimento, anzi esso è destinato a

rimanere nel museo e nelle gallerie nazionali di Capodimonte, esposto al pubblico in grandi sale al piano nobile del palazzo di Capodimonte stesso e in depositi consultabili dagli studiosi.

Invece, il materiale oggetto dell'interrogazione era stato in passato escluso dalla esposizione nella sezione armeria del palazzo di Capodimonte e conservato in deposito a seguito di una rigorosa selezione scientifica che fu operata dall'allora soprintendente, professor Moraioli, che si avvale della consulenza dei maggiori studiosi del settore.

Più di recente, all'atto del nuovo allestimento e della riapertura del museo e delle gallerie nazionali di Capodimonte, quella selezione è stata ampliata ed integrata da nuovi pezzi, pur confermando le scelte di fondo già operate in precedenza.

In ogni caso, in ordine ai beni interessati dall'eventuale trasferimento, si ribadisce che al momento nessuna determinazione è stata assunta dall'amministrazione. La questione è tuttora all'esame dell'ufficio centrale per i beni archeologici, architettonici, artistici e storici per l'istruttoria di competenza e quella autorizzazione, così presentata anche dagli organi di stampa nel novembre 1999, non è altro che un parere del comitato di settore per i beni artistici e storici del consiglio nazionale per i beni culturali ed ambientali. L'ufficio centrale, infatti, pur avendo recepito il suddetto parere del comitato di settore e quelli degli ispettori centrali, prima di assumere ogni definitiva decisione, ha invitato i due soprintendenti interessati e proponenti, cioè quello di Napoli e quello di Bari, a mettere a punto un progetto la cui presentazione è *condicio sine qua non* per ogni necessaria valutazione, da parte dello stesso comitato di settore per i beni artistici e storici, anche in ordine ai tempi, alle modalità e alla durata della esposizione fuori sede.

Si ribadisce, quindi, che il Ministero, prima di assumere una definitiva decisione al riguardo, non mancherà di vagliare e di ponderare tutte le proposte

avanzate al fine di trovare la soluzione più corretta sotto i diversi profili tecnici, scientifici ed economici e comunque nel pieno rispetto della tradizione storica della città di Napoli.

PRESIDENTE. L'onorevole Siniscalchi ha facoltà di replicare.

VINCENZO SINISCALCHI. Signor Presidente, prendo atto della risposta del sottosegretario e lo ringrazio soprattutto in relazione all'affermazione finale, con la quale si riconosce sostanzialmente quale sia lo spirito informatore di questo tipo di interrogazioni. Non si tratta certo di uno spirito di carattere campanilistico né si tende a portare avanti lotte di carattere culturale e patrimoniale tra comuni o tra territori del meridione, ma si vuole ribadire la necessità che i siti culturali e storici mantengano la loro identità anche in relazione agli oggetti. Era questo lo scopo della mia interrogazione, ma convince nella risposta del sottosegretario anche l'annuncio di una possibile esposizione temporanea. Se così fosse, ciò sarebbe da auspicare per queste raccolte di armi e per le raccolte di oggetti che riguardano periodi storici particolarmente importanti, che in queste epoche sono sottoposte ad una ulteriore riflessione per quanto riguarda la collocazione storica delle vicende che hanno caratterizzato sia il regno borbonico sia la repubblica napoletana del 1799.

Va preso atto, soprattutto, che si può arrivare ad una collocazione temporanea, cioè, ad una forma di mostra itinerante che, però, non privi i siti nei quali tali oggetti sono collocati per ragioni storiche e di ricostruzione culturale, della possibilità di essere custoditi negli ambienti di provenienza: si pensi che le armi di cui si parla erano custodite nel prestigioso museo di Capodimonte ed hanno a loro disposizione anche enormi locali, restaurati con il decisivo apporto del Ministero per i beni e le attività culturali; mi riferisco ai locali di Castel Sant'Elmo.

(Vendita all'asta della collezione di monete appartenute a Vittorio Emanuele III)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-05436 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 8).

Il sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali ha facoltà di rispondere.

GIAMPAOLO D'ANDREA, *Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali*. Signor Presidente, onorevoli deputati, con l'interrogazione parlamentare in esame, l'onorevole Delmastro delle Vedove, prendendo spunto da un articolo apparso sul numero 12 del settimanale *Famiglia Cristiana* del 26 marzo scorso, chiede al Ministero di intervenire per evitare un'asta che si sarebbe dovuta tenere in data 20 aprile a cura della Numismatica Varesi, dedicata alla vendita delle monete dell'ex sovrano Vittorio Emanuele III.

Il Ministero, a seguito di tali notizie, si è immediatamente attivato e, tramite la competente sovrintendenza archeologica di Roma, ha accertato che si tratta di monete emesse a nome di Vittorio Emanuele III di Savoia dalla Zecca di Stato e destinate alla libera circolazione e non di monete appartenenti alla collezione numismatica dell'ex sovrano.

Chiarito l'equivoco, si assicura nel contempo che l'intera collezione è conservata presso il museo numismatico della sovrintendenza archeologica di Roma e che, a partire dal 28 giugno 1998, essa è esposta presso la sede del museo nazionale romano di Palazzo Massimo alle Terme.

PRESIDENTE. L'onorevole Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VEDOVE. Grazie, signor Presidente. Signor sottosegretario la ringrazio, questa volta, con vero piacere in quanto posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta. La mia preoccupazione era dovuta all'autorevolezza del settimanale che aveva pubblicato la notizia: debbo, dunque, pren-

dere atto che il settimanale *Famiglia Cristiana*, benché ispirato dall'alto — molto in alto — può anch'esso dare notizie assolutamente non esatte. Mi basta, per dichiararmi soddisfatto, il senso storico dell'impegno assunto dal Governo: mi riferisco alla tutela (indipendentemente dalle vicende storiche che hanno portato il paese dalla monarchia alla Repubblica) di tutto ciò che ha un profondo significato storico. Ringrazio, pertanto, il sottosegretario per le rassicurazioni fornite e mi dichiaro soddisfatto della sua risposta.

(Razionale utilizzo di reperti del museo egizio di Torino non esposti al pubblico)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-05488 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 9*).

Il sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali ha facoltà di rispondere.

GIAMPAOLO D'ANDREA, *Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali*. Signor Presidente, onorevoli deputati, con l'interrogazione in esame viene lamentata una scarsa utilizzazione di oggetti provenienti dall'antico Egitto da parte del museo egizio di Torino, nei cui scantinati attualmente giacerebbero.

Al riguardo, è stato interpellato il sovrintendente al citato museo, il quale ha comunicato che i cosiddetti 10 mila pezzi dell'antico Egitto giacenti negli scantinati sono in realtà destinati allo studio e non immediatamente interessanti per la media dei visitatori, come del resto avviene per la riserva di qualsiasi museo.

Premesso quanto sopra in ordine alla rilevanza dei reperti, per quanto riguarda un utilizzo degli stessi che ne possa garantire una fruibilità per l'utenza, il sovrintendente ha comunicato di essere intenzionato, in caso di ampliamento degli spazi museali, a costituire un percorso secondario per chi voglia approfondire i temi svolti nel percorso principale.

Quanto poi alla possibilità di concedere prestiti ad altre realtà museali, si ricorda che ciò è già avvenuto, ad esempio, con il museo di Biella e che può avere luogo solo previa verifica della sussistenza di tutte le condizioni necessarie per assicurare un'appropriata tutela dei beni dati in prestito oltre che, come proposto dagli interroganti, previa definizione di percorsi culturali complementari, rispetto ai quali non vi è alcuna chiusura, né avversione. C'è anzi la massima disponibilità, pur tenendo conto delle necessarie cautele, che non sono mai troppe, come nel caso delle monete di cui abbiamo parlato poc'anzi. Desideriamo esprimere gratitudine per le segnalazioni che ci vengono fatte.

PRESIDENTE. L'onorevole Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VE-DOVE. Anche in questo caso, signor Presidente, signor sottosegretario, sono lieto di potermi dichiarare soddisfatto.

Non a caso il sottoscritto, presentatore dell'interrogazione insieme al collega Nuccio Carrara, è deputato di Biella, quindi conosce bene la disponibilità sin qui manifestata, perché in effetti Biella ha il suo museo egizio, che ovviamente è di dimensioni ridotte, tenuto conto delle ridotte dimensioni della cittadina. A me comunque premeva sottolineare — e mi pare di aver trovato riscontro nella risposta che il sottosegretario mi ha dato — che se vi sono 10 mila pezzi, sia pure di secondario o scarso interesse, essi tuttavia meritano di essere utilizzati. Pertanto, sia che l'utilizzo venga effettuato mediante il cosiddetto — come da lei definito, signor sottosegretario — secondo percorso, sia che invece sia possibile trasferirli in realtà museali già esistenti sul territorio piemontese, e non solo piemontese, che abbiano già manifestato interesse per tutto ciò che proviene dall'antico Egitto ed abbiano già delle sezioni — come nel caso, appunto, della città di Biella —, è in ogni caso fatto estremamente positivo, che serve alla divulgazione di questi reperti e che indub-

biamente qualifica dal punto di vista culturale le città che ritengano di dover rafforzare le istituzioni museali già esistenti destinate all'antico Egitto oppure individuare nuove realtà con l'utilizzo di questi beni. Sotto questo profilo, dunque, qualunque sia la scelta che verrà effettuata a me pare importante e significativo che da parte della sovrintendenza si dimostri tale disponibilità, previa naturalmente — in ciò concordo del tutto con il sottosegretario — la valutazione di tutte le cautele di cui bisogna tenere conto nel momento in cui pezzi di questa antichità e di questa valenza storico-culturale debbono essere trasferiti e collocati in ambiti che debbono, appunto, presentare le necessarie garanzie per la loro compiuta fruibilità, ma anche per la loro tutela, che deve essere pienamente assicurata, tenuto conto che si tratta di un patrimonio culturale dell'intero mondo.

In conclusione, ringrazio ancora il sottosegretario e mi dichiaro pienamente soddisfatto per la risposta ricevuta.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dei nostri lavori più rapido del previsto mi impone di sospendere la seduta per qualche minuto, per permettere al sottosegretario Danese di giungere in aula.

La seduta, sospesa alle 11,10, è ripresa alle 11,20.

(Scioglimento del rapporto contrattuale tra la compagnia aerea olandese KLM e l'Alitalia)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Fiori n. 2-02380 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 10*).

L'onorevole Fiori ha facoltà di illustrarla.

PUBLIO FIORI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

LUCA DANESE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, in riferimento alla problematica evidenziata dall'onorevole interpellante la società Alitalia ha comunicato, con nota 18 maggio 2000, che l'alleanza costituita con la KLM, incentrata sul master cooperation agreement del 27 novembre 1998 e sui connessi accordi esplicativi e modificativi, era conosciuta dai rispettivi Governi italiano e olandese, ma non prevedeva alcun coinvolgimento di tali Governi finalizzato alla prestazione di idonee garanzie intese a rafforzare il vincolo contrattuale tra le parti.

Inoltre, la medesima compagnia ha fatto presente che negli accordi di alleanza non era stata espressamente prevista alcuna iniziativa di fusione tra le due compagnie; anzi, il verificarsi di avvenimenti quali l'insorgere di presunte cause di scioglimento evidenziate da KLM e l'acuirsi delle criticità manifestate dall'evoluzione dello scenario industriale hanno particolarmente motivato le parti a verificare, a partire dallo scorso mese di febbraio, la fattibilità e la convenienza di un'ipotesi di fusione.

Infatti, l'accordo sanciva una forte integrazione tra i due partner che, pur mantenendo una distinta personalità giuridica, si impegnavano, tuttavia, a studiare eventuali possibilità di ulteriore integrazione finanziaria, organizzativa e legale da eseguirsi, una volta individuata la forma più opportuna, di comune accordo durante la seconda fase dell'alleanza iniziata il 1° novembre 1999.

Le parti stipulavano un ancor più significativo accordo, il settlement agreement, attuativo del precedente master cooperation agreement intervenuto tra le medesime il 30 luglio 1999 (articolo 4 dell'exhibit I), stabilendo che l'ulteriore integrazione sarebbe dovuta intervenire entro nove mesi dalla menzionata data del 1° novembre 1999 e, quindi, entro il mese di marzo 2002 e ponendo, a garanzia dell'impegno reciprocamente assunto, l'obbligo del pagamento di una congrua penale.