

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

**Venerdì 18 Giugno 1999**

**alle ore 9,30**

**635<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

---

**ORDINE DEL GIORNO**

**Interpellanze e interrogazioni** (*testi allegati*)

**INTERPELLANZA SULLA STAZIONE DELL'AREA  
METROPOLITANA DI NAPOLI LOCALIZZATA  
DALLA TAV AD AFRAGOLA**

LUBRANO di RICCO. – *Ai Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici.* – Premesso: (2-00788)  
(30 marzo 1999)

che in relazione al tracciato Roma-Napoli della linea ferroviaria ad alta velocità il 12 novembre 1992 la TAV presentava il progetto di massima della penetrazione urbana di Napoli alla regione Campania;

che tale progetto si limitava a localizzare la stazione alta velocità a Napoli Centrale (piazza Garibaldi), mentre non era presa in considerazione alcuna interconnessione a monte, nè con la linea alta velocità per Salerno nè con altre reti ferroviarie;

che il 17 giugno 1993 la Commissione per la valutazione d'impatto ambientale esprimeva parere negativo, tra l'altro con queste motivazioni: «Non era adeguatamente motivata la scelta progettuale di localizzazione della stazione alta velocità a Napoli Centrale, in quanto mancavano valutazioni su possibili localizzazioni alternative... non era valutata l'opportunità in presenza di un nodo strategico verso sud di sdoppiare le due funzioni della stazione alta velocità: quella a servizio della città di Napoli e quella passante verso altri itinerari...»; in base a tale parere il Ministero dell'ambiente esprimeva parere negativo, imponendo la reiterazione delle procedure per la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale;

che il 18 luglio 1994 la TAV ripresentava al Ministero dell'ambiente la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, con un progetto di massima che prevedeva la stazione Porta a Volla;

che lo studio di impatto ambientale prevedeva due alternative di localizzazione: quella nel comune di Afragola e quella appunto di Volla, prescelte dalla TAV;

che il 13 maggio 1995 la Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale esprimeva parere favorevole con una serie di prescrizioni tra le quali la più significativa recitava: «... Dovranno essere definite le forme più idonee affinché il progetto esecutivo della nuova stazione alta velocità abbia qualità e caratteristiche architettoniche adeguate al ruolo che questa dovrà assumere per la riqualificazione funzionale e territoriale dell'area metropolitana»;

che il 9 maggio 1996 nella Conferenza dei servizi di Roma veniva approvato il progetto della penetrazione urbana di Napoli, mentre veniva stralciato il progetto esecutivo della stazione di Volla poichè la regione Campania non era più d'accordo con tale localizzazione;

considerato:

che la stazione dell'area metropolitana di Napoli (3,5 milioni di abitanti), localizzata dalla TAV ad Afragola, non risponde alle esigenze di interconnessione tra la linea ad alta velocità e le linee ferroviarie locali;

che nella ripartizione delle modalità di spostamento per i passeggeri in arrivo ed in partenza dalla stazione viene assegnato il 15 per cento agli spostamenti su ferro e l'85 per cento agli spostamenti su gomma,

si chiede di sapere:

per quale motivo il progetto della TAV non abbia tenuto conto del Piano comunale dei trasporti di Napoli (finanziamenti approvati al 90 per cento per interventi pari a oltre 2.000 miliardi) approvato dal consiglio comunale nel 1997;

perchè il progetto TAV non tenga conto della possibilità di collegamento della stazione di Porta con la metropolitana collinare, che corre a pochissima distanza, considerando che ciò consentirebbe di servire l'aeroporto di Capodichino, la zona collinare di Napoli (400.000 abitanti), la città aversana (350.000 abitanti), la città flegrea (300.000 abitanti), decongestionando in questo modo la stazione di piazza Garibaldi;

se i Ministri interpellati ritengano soddisfacenti le precauzioni individuate dalla TAV per la salvaguardia della falda acquifera di Lufrano, riserva strategica e vitale per l'area metropolitana napoletana;

se siano a conoscenza, come ampiamente documentato da articoli sulla stampa nazionale dal 1990 al 1992, che l'area posta a nord della localizzazione di Afragola è stata oggetto di forti pressioni della camorra a causa della paventata realizzazione di Euro Disney;

quali siano le motivazioni tecniche che hanno portato allo spostamento della stazione di Porta Campania dalla precedente localizzazione di Volla alla nuova localizzazione ad Afragola;

per quale motivo nel progetto della TAV la stazione di Porta Campania, baricentro di un'area con oltre 3,5 milioni di abitanti, abbia un ruolo del tutto marginale rispetto alla stazione di piazza Garibaldi, con indicazioni progettuali che assegnano il 30 per cento del flusso dei viaggiatori, a regime nel 2016, alla stazione di Afragola e il 70 per cento alla stazione di piazza Garibaldi (un'utenza così distribuita non rispecchia assolutamente la ripartizione demografica dell'area metropolitana);

perchè, nonostante il fatto che i viaggiatori previsti per la stazione di Afragola siano appena 10.000 al giorno, sia ipotizzata la realizzazione di parcheggi per 4.000 posti-auto (con un superdimensionamento tale da far supporre che i parcheggi siano soprattutto destinati alle «forti funzioni attrattive» previste), prospettiva che comunque evidenzia l'assoluta mancanza di connessione con la rete ferroviaria locale;

quali siano le motivazioni tecniche che hanno portato la TAV a progettare un itinerario per Acerra che spacca in due il territorio marginalizzando completamente tutto l'abitato, con l'eliminazione di stazioni poste al centro del paese con il loro spostamento in aree completamente isolate;

se, inoltre, come previsto dalle norme comunitarie, si intenda verificare altre soluzioni relative al nodo di Napoli, comparando tra loro le varie soluzioni in termini di analisi costi-benefici con particolare riferimento al costo economico per la realizzazione delle opere, ai viaggiatori serviti, al consumo di territorio, alla monetarizzazione dei costi ambientali, alle modifiche territoriali nel breve, medio e

lungo periodo, al consumo energetico, alla capacità di ripartizione nodale;

per quale motivo per il tracciato dell'alta velocità, e delle linee ad esso collegate, che corre in parallelo all'autostrada tra l'asse mediano e l'A16, non siano utilizzate tipologie che evitino la spaccatura dell'unità territoriale della piana;

se, infine, sulla piana del Saggese, in territorio di Afragola, su cui si sviluppa parte del tracciato e la nuova stazione della TAV, siano stati previsti provvedimenti e misure di salvaguardia ed interventi di attivazione delle storiche potenzialità agricole, per tutelare una vasta area estremamente delicata e d'importanza strategica e sulla quale sono fortissimi gli appetiti speculativi.

## INTERPELLANZE ED INTERROGAZIONI SULL'INCENDIO NEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO

### I - Interpellanze

PAROLA, CAPALDI, RESCAGLIO, GUBERT. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e dell'ambiente.* – In merito al disastro accaduto lo scorso marzo durante l'attraversamento del traforo del Monte Bianco da parte di una colonna di mezzi pesanti di trasporto, evento che ha causato un eccezionale numero di vittime, non ancora del tutto accertato, e danni ingenti alla infrastruttura del tunnel, all'ambiente circostante e alla società di gestione; (2-00798)  
(8 aprile 1999)

appreso che alcuni giornali francesi ed in specie «Le Figaro» del 26 marzo hanno avanzato l'ipotesi che all'origine del disastro sia il fatto che le fiamme, che hanno innescato il tragico rogo e che si sono sprigionate da un camion che recava prodotti alimentari (farina e margarina), abbiano raggiunto rapidamente un camion cisterna che trasportava prodotti chimici, forse cloro;

rilevato, a questo proposito:

che negli ultimi due anni è aumentato del 50 per cento il trasporto su strada di merci pericolose e nocive;

che le Ferrovie non sono in grado di far fronte alla crescente domanda degli operatori a causa degli alti costi che la predisposizione di trazione e di percorsi monitorabili comporta;

che gli operatori, proprietari di carri serbatoio, richiedono, fra l'altro, l'intervento dei Ministeri dell'industria e dei trasporti per rinnovare il parco carri privato e certezze riguardo ai parametri costruttivi ed alle regole di omologazione;

considerato:

che da parte dei Ministeri competenti non appare ancora esserci la dovuta attenzione ai rischi che il trasporto di merci pericolose e nocive comporta; infatti, la relazione sullo stato dell'ambiente in Italia dedica alla questione solamente tre righe: «Il trasporto su strada presenta il rischio aggiuntivo degli incidenti, che coinvolgono sostanze chimiche pericolose» (i prodotti petroliferi e solventi sono quelli di gran lunga più coinvolti, circa l'80 per cento del totale), nulla aggiungendo circa le azioni di prevenzione, di controllo e di repressione, che, d'intesa con i Ministeri competenti, sarebbe dovere dello Stato, delle regioni e degli enti locali promuovere;

che la bozza del piano generale dei trasporti, presentato dal Ministero dei trasporti, in relazione alla filiera di trasporto delle merci pericolose, non mette in sufficiente evidenza il problema della sicurezza e non perviene ad una chiara determinazione dei costi marginali esterni connessi ai servizi di trasporto nel loro complesso, determinazione peraltro indispensabile per la suddetta filiera, dato che la loro applicazione

è condizione imprescindibile, come afferma il libro bianco dell'Unione europea sia per il pagamento per l'uso delle infrastrutture, sia per una corretta politica degli investimenti infrastrutturali nel settore,

gli interpellanti chiedono di sapere:

come il Governo intenda procedere per innalzare il livello di sicurezza del transito nei valichi;

se l'aspetto della sicurezza verrà recuperato, nell'ambito del piano generale dei trasporti, ad una trattazione sistematica;

quando e in che modo si procederà alla valutazione e stima dei costi esterni imputabili al trasporto di merci pericolose per tutti i diversi modi di trasporto;

quali strumenti si intenda utilizzare per avviare la indispensabile ed opportuna internalizzazione dei costi esterni sociali;

se si procederà per creare un coordinamento, attualmente mancante, tra tutti gli enti preposti al rilascio delle omologazioni per i mezzi utilizzati per il trasporto di merci pericolose e nocive;

se il Governo preveda di realizzare un ambiente favorevole per il graduale e progressivo passaggio del trasporto delle merci pericolose e nocive dalla strada a modi più controllabili e meno pericolosi, tenendo anche conto del rischio attualmente imposto alla società civile nel suo complesso;

se il comitato dei Ministri, costituito con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 19 novembre 1998 allo scopo di coordinare le applicazioni della programmazione spaziale europea nei settori della sicurezza e del controllo della navigazione multimodale (ai quali l'Italia partecipa con un investimento di 850 miliardi) possa segnalare la necessità di fare ricorso alle tecnologie avanzate rese disponibili nell'ambito del progetto Galileo-GNSS per promuovere sistemi di prevenzione, di controllo e di protezione dal rischio del trasporto di merci nocive e pericolose.

LAURO, PEDRIZZI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: (2-00808)  
(20 aprile 1999)

che la drammatica vicenda dell'incendio nel traforo del Monte Bianco ha evidenziato una serie di problemi legati alla sicurezza dei trasporti oltre ad avere reso più difficili i traffici di persone e cose da e per l'Italia;

che a motivo dei danni, delle verifiche tecniche in ordine alle effettive cause dell'evento e delle perizie per la formulazione di proposte tese alla riduzione dei pericoli e al miglioramento infrastrutturale è prevedibile una lunga chiusura al transito del tunnel;

che anche in termini di flussi turistici si registrano e si prevedono per la stagione estiva gravissimi disagi per i turisti in arrivo in Italia provenienti dall'Europa centro-settentrionale;

che la chiusura del traforo del Monte Bianco si ripercuote sull'altro traforo, quello piemontese del Frejus, con un eccesso di traffico ed una oggettiva difficoltà nella distribuzione dello stesso e dell'ordinato procedere dei veicoli;

che il Piemonte aveva precedentemente avviato una campagna promozionale per il rilancio del settore turistico anche per bilanciare la grave situazione industriale;

rilevato:

che il progetto dell'alta velocità ferroviaria non lascia prevedere realizzazioni e inizio del servizio in tempi brevi;

che l'entrata in funzione dello scalo di Malpensa 2000 ha determinato una rimodulazione del traffico dell'aeroporto di Torino-Caselle e anche la nostra compagnia di bandiera avrebbe intenzione di ridurre ulteriormente il proprio impegno nello scalo piemontese,

l'interpellante chiede di conoscere:

quali iniziative intenda assumere il Governo per fronteggiare le difficoltà derivanti dalla chiusura del traforo del Monte Bianco, sia in ordine al transito delle merci che in relazione ai flussi turistici anche in previsione dell'evento giubilare;

quali provvedimenti si intenda adottare per non danneggiare il turismo italiano per la parte dei flussi proveniente dall'Europa centro-settentrionale;

quali iniziative abbia preventivato e stia attuando il Ministro dell'interno per una adeguata sorveglianza delle reti viarie e autostradali e dei valichi del Nord del paese anche in rapporto ai mutati «carichi» ovvero ai volumi ridistribuitisi a seguito dell'incendio nel traforo del Monte Bianco;

se i Ministri in indirizzo non ritengano di varare un pacchetto di misure che incentivino il viaggio in Italia di quei turisti, con proprio veicolo o con pullman di agenzie di viaggio, che provenendo dai paesi serviti dal traforo del Monte Bianco per i loro traffici risultino penalizzati per maggiori costi e aggravati di tempo nella ricerca di percorsi e soluzioni alternative al percorso del traforo del Monte Bianco;

quali iniziative si intenda proporre alle Ferrovie dello Stato e all'Alitalia per aumentare il numero e la frequenza dei servizi di trasporto da e per l'area del Piemonte al fine di colmare la pesante riduzione del traffico su gomma riscontrabile per la chiusura del traforo del Monte Bianco;

quali accordi si intenda predisporre con il governo francese per un esame veloce delle progettazioni da sviluppare e dei lavori da realizzare, per il ripristino del funzionamento del tunnel, per un ampliamento dell'opera e infine per la realizzazione di opere più sicure, più capaci nell'assorbimento dei volumi di traffico e in linea con gli *standard* ottimali in termini di qualità e tempi di percorrenza;

quali considerazioni siano state fatte dal Ministero dei trasporti in merito all'accusa mossa dai francesi di chiare responsabilità italiane nell'accaduto.

## II - Interrogazioni

DONDEYNAZ. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici, dell'ambiente e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

(3-02913)

(16 giugno 1999)

che sono trascorsi ormai tre mesi dalla tragedia che ha causato la morte di 41 persone e la chiusura del tunnel del Monte Bianco;

che sono ormai stati delineati sia gli effetti economici sui sistemi regionali e nazionali sia le conseguenze per la modifica dei flussi di traffico in seguito alla interruzione della principale linea di trasporto sull'asse internazionale dell'Europa nord-occidentale (Irlanda, Gran Bretagna, Francia del Nord e in parte Olanda) e dell'Europa mediterranea (via Italia);

che il passaggio permetteva un flusso di circa 1.200.000 veicoli leggeri e circa 800.000 veicoli commerciali all'anno e cioè poco meno del 30 per cento del traffico merci di tutto l'arco alpino occidentale e che il valore delle merci trasportate oscillava tra 4 e 500 miliardi di Euro;

che questa interruzione produce inoltre un aumento considerevole di chilometri di percorso per il trasporto delle merci, un allungamento notevole dei tempi di percorrenza e il congestionamento di altri nodi di transito;

che l'interruzione produce gravi disagi all'economia nazionale e regionale;

che le popolazioni di Courmayeur e Chamonix soffrono un pesante isolamento a causa dell'interruzione dei rapporti tra popolazioni transfrontaliere;

che sono state istituite sia una commissione interministeriale che una commissione ministeriale allo scopo di redigere una normativa-quadro sulla sicurezza di tutti i trafori alpini;

che una commissione tecnico-scientifica istituita dalla società di gestione italo-francese si occupa sia della nuova progettazione che dell'esecuzione dei lavori di ripristino;

che il comitato comune italo-francese si è riunito a Parigi il 25 maggio 1999 e ha tra l'altro individuato una possibile data di apertura del tunnel;

che le istituzioni regionali non sono state coinvolte in nessuna delle fasi decisive delle scelte che determineranno l'avvenire delle popolazioni coinvolte,

si chiede di sapere:

se sia terminata e con quale esito la fase dell'individuazione delle responsabilità e della quantificazione dei danni;

i risultati o tutte le informazioni possibili ad oggi in merito ai lavori avviati dalle innumerevoli commissioni istituite al fine di individuare i tempi di avvio delle opere di progettazione e di ripristino del tunnel;

quali nuove tecnologie si intenda adottare per rendere sicuro il transito nei tunnel;

se sia stata predisposta la nuova normativa-quadro sulla sicurezza dei trafori;

se sia stata predisposta una regolazione selettiva della circolazione per categorie di merci, per atto temporale del trasporto, per la circolazione delle merci pericolose;

se si preveda una apertura del tunnel differenziata tra traffico leggero e traffico commerciale pesante e in quali tempi;

come si intenda intervenire per coinvolgere operativamente le istituzioni della regione Valle d'Aosta e del dipartimento della Savoia;

se il Governo, tenuto conto che il traffico merci è destinato ad aumentare anche in modo vertiginoso nei prossimi anni, abbia preso in considerazione l'evidente necessità di spostare parte dell'attuale traffico di questa direttrice su un nuovo tunnel ferroviario.

SARTO, PIERONI, MANCONI, BOCO, BORTOLOTTI, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, PETTINATO, RIPAMONTI e SEMENZATO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

(3-02914)  
(16 giugno 1999)

che dopo la tragedia del tunnel del Monte Bianco, alla quale si è aggiunta quella dei Tauri in Austria, molti dei nodi irrisolti in materia di mobilità sono venuti al pettine e si prospettano scenari e soluzioni possibili assolutamente divergenti;

che solo nel 1970 il trasporto merci attraverso le Alpi, in milioni di tonnellate nette, era pari a 21,7 milioni attraverso la ferrovia e 6,1 milioni attraverso la strada e ancora nel 1980 26,5 milioni di tonnellate avevano viaggiato su ferrovia e 22,9 su strada;

che, al contrario, i dati più recenti (1996), anche grazie all'apertura di nuove autostrade e all'ampliamento delle strade esistenti, mostrano come la situazione si sia drammaticamente involuta con solo 39,1 milioni di tonnellate trasportate su ferrovia e ben 71,3 su strada;

che nonostante questo vi è ancora chi propone di potenziare lo stesso sistema squilibrato di mobilità, fondato sul trasporto su gomma, la cui crisi è stata resa ancora più evidente dalla tragedia del Monte Bianco; infatti la Società autostrade spa e la Società per il traforo del Monte Bianco (TAB), dopo aver stimato che il danno economico scaturente dalla chiusura del traforo sarà di circa 420 miliardi nel solo settore dei trasporti, che diventano 1.000 se si considerano anche le economie dell'intera area regionale interessata, valutano che degli 832.000 camion che avrebbero dovuto transitare nel tunnel nel 1999, portando 17,9 milioni di tonnellate di merci, 681.000 dovrebbero deviare nel Frejus che così verrebbe attraversato da 1.308.000 camion nel corso dell'anno; le stesse fonti sostengono che la domanda di trasporto delle merci sia «destinata quasi a raddoppiarsi» entro il 2010 e che l'incremento del trasporto su gomma sia ineluttabile;

che è necessario, di contro, adottare tutte le misure necessarie per giungere ad un sistema di trasporti, in particolare riguardanti l'area alpina, che sia davvero sostenibile, per dare la possibilità al nostro paese di entrare in Europa con un sistema di mobilità liberato dall'arretratezza e dal circolo vizioso di cui è prigioniero;

che a fronte della chiusura prolungata del tunnel del Monte Bianco e contro questo scenario «inerziale» che proietta in un futuro senza sbocchi gli attuali squilibri, è emersa la disponibilità da parte del Ministero dei trasporti e delle Ferrovie dello Stato ad attivare 12 treni al giorno per le merci e la disponibilità straordinaria e predisporre entro un mese 100 nuovi treni al giorno attraverso i valichi di Modane, Chiasso e Luino, nei quali oggi transitano complessivamente solo 24 treni al giorno;

che l'obiettivo primo dovrebbe essere perciò quello di usare il potenziale ferroviario già oggi disponibile e investire prioritariamente

sugli interventi in grado di aumentarne in tempi brevi la capacità (tecnologie, gestione, nodi e stazioni, raddoppi delle sole tratte sature);

che, a fronte delle affermazioni di alcuni responsabili delle Ferrovie dello Stato secondo cui i 100 nuovi treni per trasportare le merci che transitavano prima attraverso il traforo del Bianco sono attivabili ma non è emersa la «domanda» per impiegarli, vanno intraprese con urgenza azioni coerenti e simultanee nei vari settori del trasporto, a livello normativo ed economico, al fine di dirottare le merci su ferro;

che è necessario avvicinare il costo del trasporto su gomma, che oggi non comprende i costi indotti ed esterni, a quello effettivamente pagato dalla collettività, con l'aumento dei pedaggi e con oneri aggiuntivi sui camion circolanti, seguendo l'esempio dell'Austria e della Svizzera;

che è indispensabile inoltre dirottare su ferrovia merci e carichi pericolosi come ha fatto la Germania per tragitti superiori a 50 chilometri;

che per le gallerie stradali esistenti vanno fatti i drastici e rapidi interventi necessari per la messa in sicurezza, attivando una normativa ferrea per la sicurezza della circolazione e la relativa vigilanza e abbandonando i sogni di nuovi trafori stradali;

che, poichè il Governo deve predisporre entro l'anno il Piano generale dei trasporti, vi è anche il contesto istituzionale appropriato per varare le nuove scelte, che dovranno segnare una svolta rispetto alla vecchia e dissenata politica di incentivi all'autotrasporto e alla strada e garantire finalmente uno sviluppo sostenibile del nostro sistema dei trasporti in un adeguato quadro di sicurezza,

si chiede di sapere:

quali urgenti, efficaci e coerenti provvedimenti si intenda adottare per utilizzare davvero i 100 treni al giorno disponibili attraverso i valichi di Modane, Chiasso e Luino di cui alle premesse, superando così l'attuale carenza di domanda, evitando il congestionamento e i gravi rischi connessi all'aumento del traffico del Frejus e delle valli afferenti;

se in particolare si intenda attivare un opportuno contingentamento del traffico merci su gomma attraverso il Frejus per dirottarlo sui nuovi convogli ferroviari resi disponibili dalle Ferrovie dello Stato;

quali misure organiche si intenda adottare per dirottare su ferrovia merci e carichi pericolosi;

quali misure siano state adottate e quali si intenda adottare per la messa in sicurezza delle gallerie stradali esistenti;

quali siano i primi risultati della commissione d'inchiesta nominata dal Ministro per accertare le cause della tragedia della galleria del Monte Bianco.

**INTERPELLANZA SUL SUPERENALOTTO**

CAPALDI, UCCHIELLI, STANISCIÀ, CONTE, BORTOLOTTI, PAROLA. — *Al Ministro delle finanze.* — Premesso: (2-00691)  
(15 dicembre 1998)

che il 2 dicembre 1998 nel corso della trasmissione televisiva «Mi manda RAI 3» è stato presentato il caso di un giocatore del Superenalotto che, pur essendo in possesso di una schedina, regolarmente giocata e validata in una ricevitoria SISAL, e pur avendo realizzato una vincita di quarta categoria (4 pronostici esatti), non aveva potuto incassare la vincita perchè al gestore del concorso (SISAL) non risultava alcun dato relativo alla giocata stessa;

che nel corso della trasmissione il rappresentante della SISAL, pur riconoscendo la veridicità della schedina giocata e validata dal ricevitore SISAL, ammetteva la possibilità che per motivi eccezionali si potesse verificare la mancata trasmissione dei dati relativi all'elaboratore zonale per la registrazione degli stessi con conseguente inesistenza giuridica della giocata; il rappresentante della SISAL informava poi il giocatore ed il pubblico televisivo che il regolamento del concorso non consentiva al gestore di pagare una vincita relativa ad una giocata che non risultava registrata e che nel caso specifico il giocatore aveva soltanto diritto al rimborso della giocata (1.600 lire); lo stesso conduttore della trasmissione, pur prendendo atto della buona volontà della SISAL di ovviare quanto prima a tali inconvenienti, non poteva fare a meno di stigmatizzare più di una volta che un evento del genere avrebbe avuto conseguenze devastanti se si fosse verificato, come in effetti si sarebbe potuto verificare, per una vincita di prima categoria di oltre cinquanta miliardi;

che il Ministero delle finanze, Dipartimento delle entrate, Direzione centrale per gli affari amministrativi, è riservato, ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo n. 496 del 14 aprile 1948, l'esercizio del concorso pronostici abbinato alle estrazioni del gioco del lotto, comunemente conosciuto come Superenalotto;

che la gestione del Superenalotto è affidata, con decreto del Ministro delle finanze del 22 gennaio 1997, alla SISAL Sportitalia spa;

che il regolamento del concorso pronostici Enalotto, approvato con decreto del Ministro delle finanze del 29 ottobre 1957 e, da ultimo, modificato con decreto ministeriale del 30 luglio 1998, prevede all'articolo 6 che «a tutti gli effetti della giocata valgono i numeri stampati dalla macchina validatrice sulla scheda» e all'articolo 7 che «dopo la convalida il partecipante ritira la scheda convalidata che deve essere da lui custodita con ogni cura e diligenza costituendo documento valido per il ritiro dei premi. Tutti i dati trascritti dalla macchina validatrice sulla scheda giocata e convalidata vengono registrati nella memoria interna della macchina validatrice ed in una seconda carta memoria estraibile e successivamente trasmessi, all'ora stabilita dall'ente gestore, via linea telefonica, all'elaboratore zonale di competenza. L'elaborazione zonale, ubicato in un apposito centro elaborazione dati, provvederà a trasferire, previ gli opportuni controlli, tutti i dati ricevuti su appositi dischi ottici

scrivibili una sola volta, rileggibili e non modificabili che, consegnati alla commissione di zona prima dell'inizio delle estrazioni del lotto, costituiscono a tutti gli effetti le matrici delle schede del concorso»;

che all'articolo 10 si prevede che «prima dell'ora d'inizio delle estrazioni del lotto vengono depositati negli archivi di cui al primo comma del presente articolo, i dischi ottici scrivibili una sola volta e non modificabili di cui all'articolo 7. In caso di parziale o totale impossibilità di registrazione delle giocate sui dischi ottici saranno archiviati, previa verbalizzazione, le carte memoria e/o i tabulati stampati dall'elaboratore zonale contenente l'elenco di tutte le giocate registrate, i cui dati valgono effetto del concorso»;

che è di tutta evidenza che le procedure previste dal regolamento non garantiscono appieno la trasparenza delle operazioni di attribuzione delle vincite e della certezza delle stesse; infatti, mentre all'articolo 7 viene prevista una procedura basata sulla registrazione di «tutti i dati ricevuti su appositi dischi ottici scrivibili una sola volta e non modificabili», il successivo articolo 10 prevede addirittura la possibilità che tale registrazione possa essere parziale o addirittura inesistente e che le vincite vengano attribuite in base alle carte memoria e/o ai tabulati stampati dall'elaboratore zonale, in base cioè a registrazioni che non sono certe, proprio perchè non registrate, come previsto, prima che dall'articolo 7 del regolamento, dall'interesse pubblico alla trasparenza ed alla correttezza, su supporti «scrivibili una sola volta e non modificabili»,

si chiede di conoscere:

se e quando il Ministero delle finanze sia venuto a conoscenza che l'attuale sistema di gestione del concorso Superenalotto non garantisce appieno la trasparenza delle procedure di assegnazione delle vincite e la certezza delle procedure per la certificazione delle giocate effettuate;

in caso affermativo, in base a quali criteri il Ministero delle finanze abbia ritenuto di autorizzare un sistema di accettazione e raccolta delle giocate che, palesemente, non consentirebbe il controllo *on line* da parte della pubblica amministrazione e la trasparente e certa registrazione di tutti i dati delle giocate prima delle estrazioni del lotto e cosa intenda fare il Ministro in indirizzo nell'immediato per evitare la possibilità di difettosa o mancata registrazione di tutti i dati delle giocate in modo da impedire il sospetto di possibili alterazioni, colpose o dolose, dei risultati del concorso a pronostici Superenalotto;

quali provvedimenti abbia adottato il Ministro in indirizzo in relazione all'accaduto, cosa intenda fare per garantire a tutti i giocatori del Superenalotto la certezza delle giocate una volta ritirata la schedina «convalidata» dal ricevitore SISAL e per impedire il ripetersi di fatti, come quello illustrato nel corso della trasmissione televisiva «Mi manda RAI 3» del 2 dicembre, che sono altamente lesivi dell'immagine della pubblica amministrazione nonchè idonei a procurare danni erariali;

cosa intenda fare il Ministro delle finanze per ovviare alla palese situazione di ingiustizia nei confronti di un cittadino che, fidandosi della tutela dello Stato ed affidandosi ad un concorso il cui esercizio è svolto dallo Stato attraverso il concessionario SISAL, si vede negata dallo stesso Stato la possibilità di incassare la propria legittima vincita.

**INTERROGAZIONE SUL SERVIZIO DI RISCOSSIONE  
TRIBUTI GESTITO DAL MONTE  
DEI PASCHI DI SIENA**

PEDRIZZI, MAGGI, PACE. – *Ai Ministri delle finanze e del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso: (3-02159)  
(Già 4-06982)  
(10 luglio 1997)

che il Monte dei Paschi di Siena gestisce il servizio di riscossione dei tributi nell'ambito unico di Roma;

che sembrerebbe ripetersi nel tempo una serie di episodi poco trasparenti dai quali emerge una sorta di favoritismo nei confronti di alcuni contribuenti ai quali, contrariamente a quanto previsto dalle norme, vengono concesse dilazioni nei pagamenti delle imposte dovute;

che il Monte dei Paschi di Siena, negli ultimi due anni, ha assunto circa 500 dipendenti, tra i quali messi notificatori straordinari a tempo determinato, senza utilizzare i previsti ed i più corretti canali delle liste del collocamento, bensì favorendo, in via quasi esclusiva, i figli del proprio personale dipendente, nonché, cosa ancora più grave, parenti ed affini di dirigenti sindacali aziendali e figli di funzionari delle imposte;

che dal mese di settembre il Monte dei Paschi di Siena dovrebbe impiegare ufficiali di riscossione assunti a tempo determinato, per i quali non sembra sia stata prevista un'adeguata formazione allo svolgimento di mansioni particolarmente delicate come quelle proprie dell'ufficiale di riscossione;

che risulterebbe, altresì, consuetudine del Monte dei Paschi di Siena-servizio riscossione tributi, favorire, nelle promozioni e nei passaggi di grado, quel personale che risulti avere appoggi di tipo politico-sindacale,

gli interroganti chiedono di conoscere:

se si intenda accertare se realmente il Monte dei Paschi di Siena utilizzi le suddette anomale procedure di riscossione nei confronti dei contribuenti;

se si intenda, inoltre, verificare i parametri e le modalità con cui il Monte dei Paschi di Siena assume il proprio personale;

se si intenda, infine, accertare i criteri con cui il Monte dei Paschi di Siena seleziona il personale cui attribuire responsabilità e mansioni che interessano i compiti di istituto dei loro Ministeri.

## INTERROGAZIONE SU UN'AREA DEMANIALE OCCUPATA DAL COMUNE DI FORMIA

PEDRIZZI, BATTAGLIA, VALENTINO. – *Al Ministro delle finanze e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Premesso: (3-02165)  
(Già 4-07359)  
(31 luglio 1997)

che sembrerebbe che gran parte di un'area demaniale (oltre 20.000 mq), che va dalla Banchina della Quercia alla Torre di Mola, sia stata da lungo tempo occupata dal Comune di Formia, senza concessione d'uso da parte della Capitaneria di Porto, e, successivamente, destinata a viabilità, parcheggio, mercato ittico, verde pubblico;

che sembrerebbe, inoltre, non esista alcun regolare atto di concessione edilizia rilasciato al Comune di Formia per l'attuazione di tali opere, tanto da potersi configurare gli estremi di un possesso improprio ed illecito e, quindi, di frode al demanio pubblico;

che parrebbe, stante tale grave situazione, che la richiesta di consegna provvisoria dell'intera zona in questione (di cui una piccola parte sarebbe stata occupata, sempre senza averne titolo, anche da privati), avanzata dal Sindaco di Formia, in data 6 dicembre 1996, oltre che apparire quantomeno incongrua e fittizia, non abbia trovato accoglimento;

che, nel caso specifico, la vigente normativa non permetterebbe di sanare la vicenda attraverso l'alienazione del bene in questione all'ente locale, poichè non troverebbe applicazione la legge n. 629 del 1974, in quanto il valore del bene supera il limite consentito per la vendita a trattativa privata agli enti pubblici, fissato in lire 500.000.000, mentre, per altro, le leggi n. 597 del 1993 e n. 549 del 1995 prevedono come condizioni per la vendita che il bene sia inutilizzato;

che la via dell'eventuale regolarizzazione dell'occupazione di cui sopra, attraverso un contratto di locazione, avrebbe potuto trovare accoglimento solo se subordinata ad un lecito e rispettoso comportamento del Comune di Formia e delle autorità preposte, che, al contrario, sembrerebbero aver eluso la normativa vigente ed il doveroso buon senso, nonostante l'alto valore della carica istituzionale rivestita,

l'interrogante chiede di conoscere:

se quanto sopra evidenziato corrisponda al vero;

se, venuto a conoscenza della impropria occupazione, il Ministero delle finanze abbia provveduto ad impartire disposizioni agli uffici compartimentali e centrali di competenza del territorio di Formia e della provincia di Latina per regolarizzare la predetta appropriazione indebita e predisporre l'immediata sospensione dei lavori in corso nell'area occupata, e – in caso affermativo – quali esiti abbiano sortito le suddette iniziative;

in caso negativo, quali azioni codesto Ministero intenda intraprendere per indurre l'amministrazione comunale di Formia a sanare gli illeciti di cui sopra;

se si ritenga indispensabile intervenire nei confronti dei Consorzi, a cui sono stati affidati i lavori, responsabili di aver modificato in

maniera irreversibile un'area demaniale, al fine di predisporre l'immediata sospensione degli stessi;

se si intenda intervenire urgentemente per individuare le precise responsabilità, penali e non, al fine di tutelare gli interessi dell'Erario in ogni sede;

se si consideri doveroso ed opportuno interessare l'Avvocatura Generale dello Stato per accertare se sussistano o meno le condizioni per caducare le delibere del Consiglio Comunale in cui si disporrebbe illegittimamente dell'uso di un bene di proprietà dello Stato, nonchè delle convenzioni poste in essere con i consorzi a cui sono stati affidati i lavori;

se si intenda richiedere al comune di Formia la corresponsione immediata degli indennizzi di occupazione abusiva e realizzazione abusiva dei manufatti nell'area in oggetto.

