SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 123

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 30 luglio al 2 agosto 2004)

INDICE

BETTAMIO: sull'utilizzo della teletermografia (4-05285) (risp. SIRCHIA, *ministro della salute)* *Pag.* 7033

BOLDI: sulla stazione ferroviaria di Tortona (4-06008) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 7034

CAMBER ed altri: sulla società Rete Autostrade Mediterranee (4-06690) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7035

CAMBURSANO: sulla realizzazione di alloggi a canone convenzionato (4-06283) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7036

sul progetto relativo alla bretella di collegamento del nuovo casello autostradale di Carmagnola sud (4-06774) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7039

CICOLANI: sulla realizzazione della nuova casa circondariale di Rieti (4-06875) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7041

COSTA: sulla rete ferroviaria della regione Puglia (4-06178) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 7042

sulla crisi del settore manifatturiero nel Mezzogiorno (4-06684) (risp. VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive)* 7046

sulla mancata connessione alla linea ADSL del comune di Matino (4-07058) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni)* *Pag.* 7047

COZZOLINO: sui reparti di addestramento dei volontari (4-06469) (risp. MARTINO, *ministro della difesa)* 7048

CRINÒ: sulla riliquidazione dei trattamenti previdenziali erogati ai dipendenti pubblici ai sensi della legge n. 336 del 1970 (4-06080) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)* 7049

CUTRUFO: sul controllo del traffico marino (4-03462) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7050

DE PAOLI: sulla richiesta di cittadinanza italiana avanzata da una cittadina rumena (4-05411) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7037

sulla realizzazione di alloggi a canone convenzionato (4-06598) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7054

EUFEMI: sui procedimenti relativi all'amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato (4-02248) (risp. GIOVANARDI, *ministro per i rapporti con il Parlamento)* 7054

FABRIS: sulla casa di riposo di Parco città a Vicenza (4-05935) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)* 7056

TIPOGRAFIA DEL SENATO (350)

sulle gallerie di competenza della società concessionaria dell'autostrada A4 (4-06633) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* *Pag.* 7058

FLORINO: sulle procedure per la demolizione di un compendio immobiliare nel Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano (4-04682) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7060

GARRAFFA: sul consiglio comunale di Borgetto (4-05421) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7061

IOVENE: sui lavori in corso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-06891) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7063

IOVENE ed altri: sull'incidente occorso alla motonave «Rosso» (4-06933) (risp. GIOVANNARDI, *ministro per i rapporti con il Parlamento)* 7065

MALABARBA: sulla regolarizzazione dei lavoratori extracomunitari (4-04087) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7071

PAGLIARULO: sulla linea ferroviaria Roma--Velletri (4-05218) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 7075

PERUZZOTTI ed altri: sulla casa circondariale di Busto Arsizio (4-06771) (risp. CASTELLI, *ministro della giustizia)* 7077

PETERLINI: su alcune multe comminate ad automobilisti altoatesini (4-05787) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7080

PETERLINI ed altri: sull'opportunità di inserire un riferimento alle radici cristiane nel Trattato costituzionale europeo (4-05273) (risp. GIOVANNARDI, *ministro per i rapporti con il Parlamento)* 7082

PIZZINATO ed altri: sulla confluenza dell'INPDAI nell'INPS (4-06285) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)* *Pag.* 7085

SALERNO: su una richiesta di intervento inoltrata al centro radio della società SITAF che gestisce il tratto autostradale A32 Torino-Bardonecchia (4-03678) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7087

SODANO Tommaso: su alcuni fatti criminosi verificatisi nel comune di Acerra (4-00923) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7088

sul ricovero in ospedale di un detenuto condannato all'ergastolo (4-04099) (risp. CASTELLI, *ministro della giustizia)* 7089

sull'amministrazione comunale di Marigliano (4-05417) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7092

SPECCHIA: sul collegamento ferroviario tra Bari e Lecce (4-05160) (risp. SOSPIRI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti)* 7095

TATÒ: sulla realizzazione di parcheggi annessi ad immobili (4-06682) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)* 7097

ULIVI: sui danni derivanti dalla somministrazione della vaccinazione obbligatoria (4-06453) (risp. CURSI, *sottosegretario di Stato per la salute)* 7098

VALDITARA: su notizie relative a kamikaze presenti in alcune regioni italiane (4-06411) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di stato per l'interno)* 7101

VALLONE: sul trasferimento di alcuni uffici della prefettura di Roma (4-06926) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)* 7102

VITALI: sulle quote d'ingresso dei lavoratori extracomunitari (4-06650) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)* 7015

BETTAMIO. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

con decreto ministeriale 22 luglio 1996 sono state incluse le procedure diagnostiche di «teletermografia» fra le prestazioni di assistenza specialistica ambulatoriale;

per evitare la percentuale altissima di diagnosi errate e condotte con sistemi tradizionali l'utilizzo della teletermografia potrebbe aiutare a definire con chiarezza e velocemente situazioni patologiche lamentate dai degenti;

l'esame teletermografico non si effettua più nella quasi totalità degli ospedali italiani e che il teletermografo non è più usato né reperibile in ospedali o gabinetti di pronto soccorso,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente di questa situazione,

se intenda condurre un'indagine per sapere come mai uno strumento preciso ed efficace non sia usato per diagnosi soprattutto in casi di incidenti sul lavoro;

se intenda documentarsi della testimonianza di cittadini che hanno subito diagnosi errate in seguito ad incidenti riportati.

(4-05285)

(25 settembre 2003)

Risposta. – Le procedure diagnostiche di «teletermografia», pur essendo incluse fra le prestazioni erogabili dal Servizio Sanitario Nazionale, trovano un limitato impiego in taluni ambiti della medicina specialistica.

In dermatologia, in reumatologia, e nella medicina dello sport, tali tecniche sono state sostituite con metodiche di accertamento strumentale più innovative e di maggior attendibilità diagnostica.

In materia, inoltre, di prescrizione sanitaria, risulta determinante la libera scelta del medico curante, che deve essere ispirata al criterio della ricerca dei metodi più efficaci per la tutela della salute del paziente.

L'opzione, nella scelta di una tecnica diagnostica a preferenza di un'altra, dev'essere determinata da «aggiornate e sperimentate acquisizioni scientifiche» e deve obbedire all'esigenza di perseguire, in ogni caso, il beneficio del paziente, nel rispetto del Codice di deontologia medica.

Il Ministro della salute
Sirchia

(28 luglio 2004)

BOLDI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che la divisione passeggeri di Trenitalia ha deciso di sopprimere la biglietteria della stazione ferroviaria di Tortona, motivando la decisione come dettata da problematiche finanziarie;

considerato che:

il nodo ferroviario di Tortona è di particolare rilevanza in quanto unico nodo piemontese in cui confluiscono linee con origine/destinazione sia Piemonte/Emilia Romagna sia Lombardia/Liguria, ma che non risulta servito in modo adeguato da treni a lunga percorrenza, Intercity ed Eurostar, con ovvie conseguenze sui ricavi della biglietteria;

il nodo ferroviario di Tortona è tra i primi sei del Piemonte per traffico di passeggeri, oltre ad essere la più importante stazione piemontese sulla direttrice Milano-Genova;

presso la stazione di Tortona sono in corso significativi interventi di potenziamento come la realizzazione degli accessi fermati indipendenti sul lato Genova e Torino ed il Movicentro,

si chiede di sapere:

in base a quali parametri la gestione della biglietteria risulterebbe non economica (costi, ricavi, investimenti ecc.);

quali siano gli indicatori di raffronto utilizzati per classificare la suddetta biglietteria rispetto alle altre (rapporto ricavi-costi, titoli di viaggio venduti/treni in partenza, ricavi/ore apertura al pubblico, ecc.) ed i parametri di riparto di costi e ricavi fra le varie divisioni di Trenitalia interessate.

(4-06008)

(28 gennaio 2004)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato s.p.a. hanno riferito che la stazione di Tortona rientra in un piano di riorganizzazione previsto per alcune stazioni.

Circa la chiusura della biglietteria nell'impianto in questione, si fa presente che i ricavi nell'anno 2003, quantificabili in 1.875.000 euro, non sono coerenti con i costi.

Questi introiti, pressoché simili a quelli dell'anno 2002 e, quindi, tali da non mostrare alcuna previsione di incremento nel futuro, risultano di molto inferiori alle altre biglietterie del Piemonte se si considera che il fatturato medio di ognuna delle biglietterie del Piemonte è di circa 8.375.000 euro.

Il fatturato medio di ognuna della biglietterie della Divisione passeggeri di Trenitalia s.p.a., in ambito nazionale, è di 7.800.000 euro.

La stazione di Tortona è, comunque, dotata di una emettitrice automatica di ultima generazione in grado di assicurare, senza limiti di orario, tutte le attività di bigliettazione e prenotazioni, regionale e di lunga percorrenza, utilizzabili con carta di credito, bancomat e contanti.

A ciò si aggiunge la possibilità di acquistare biglietti via internet o telefonicamente rivolgendosi al numero 892021 e ritirando, quindi, il biglietto presso le emettitrici *self service* presenti in stazione.

Trenitalia s.p.a. prevede, inoltre, di ampliare e rendere ancora più capillare la rete di vendita esterna coinvolgendo un numero ancora maggiore di operatori del settore quali le agenzie turistiche.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, stante la rilevanza della problematica sollevata con l'atto ispettivo in parola ed in considerazione dei possibili disagi che la chiusura delle biglietterie potrebbe determinare all'utenza interessata, ha ritenuto tuttavia opportuno procedere ad un ulteriore approfondimento con Ferrovie dello Stato s.p.a. in ordine al programma di riorganizzazione dei servizi di vendita.

Il Sottosegretario di Stato
per le infrastrutture ed i trasporti
Sospiri

(30 luglio 2004)

CAMBER, BETTAMIO, CALLEGARO, MANFREDI, RIZZI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la società RAM Spa è una società pubblica completamente controllata da Sviluppo Italia Spa;

la RAM Spa ha quale obbiettivo prioritario l'attrarre la maggior quota dei fondi BEI stanziati per la revisione delle reti TEN-T;

risulterebbe che il Comitato esecutivo di Confitarma, con documento riservato datato 28 aprile, preveda un piano di azione teso a: favorire gli armatori privati, contestualmente confinando la flotta pubblica in aree di intervento certamente non economiche; limitare enormemente le legittime aspettative dell'autotrasporto; vanificare completamente ogni genere di progettualità non riconducibile alla stessa Confitarma;

su tali basi verrebbe quindi a prefigurarsi un disegno organico intercorrente, anche, tra lo stesso *management* di RAM Spa e di Confitarma, così risultando il disegno, nella sua complessità, addirittura ad esplicito discapito dell'interesse pubblico in quanto tale,

si chiede di sapere:

se il citato documento riservato (ad uso interno) del Comitato esecutivo Confitarma sia a conoscenza del Ministro in indirizzo;

se si intenda condividere i complessi e delicati temi del cennato documento;

se il ruolo ipotizzato per la RAM Spa (e per essa per Sviluppo Italia Spa) risulti, a parere del Ministro in indirizzo, compatibile con gli obbiettivi statutari delle cennate realtà societarie.

(4-06690)

(29 aprile 2004)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, si fa preliminarmente presente che questo Ministero non è a conoscenza dei lavori e dei documenti del Comitato esecutivo di Confitarma e, pertanto, non dispone di alcun elemento su cui fondare eventuali considerazioni in merito.

Quanto al ruolo della Società RAM S.p.A. «Rete Autostrade Mediterranee» si riferisce che i componenti il Consiglio di Amministrazione della predetta società sono rappresentativi degli assetti istituzionali, amministrativi e manageriali nell'ambito dei quali ognuno di essi opera con professionalità.

La presunta spogliazione di competenze costituzionalmente attribuite a pubbliche amministrazioni ed enti costituzionalmente competenti quali lo Stato, le regioni e gli altri enti locali non viene ravvisata con la costituzione della società di che trattasi.

Si pone in evidenza che alla costituita società RAM spetta il compito di svolgere attività di supporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In tale contesto la società non può e non deve interferire con gli assetti ordinamentali del Paese, operando come struttura operativa del Ministero medesimo. Una competenza destinata ed essere esercitata, dunque, nell'ambito delle competenze statali e senza interferenze con gli altri livelli istituzionali.

I soggetti che nella S.p.A. rappresentano interessi degli utenti quali le autorità portuali o assopirti, non possono rappresentare specifici interessi pubblici locali. Il rapporto Stato-Regione-enti locali non è quindi in discussione e la società in parola non realizza opere di competenza delle autorità portuali e, meno che mai, di enti locali. Fuori discussione è poi che essa possa incidere sulle competenze regionali in materia di programmazione e assetto del territorio.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TASSONE

(30 luglio 2004)

CAMBURSANO. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la legge 21/2001 era stata emanata per finanziare la «locazione permanente»;

detta legge per l'anno 2004 non è stata rifinanziata;

per la Regione Piemonte la mancata copertura è pari a 58.000.000 di euro di cui 15 nella sola città di Torino; ciò significa acuire l'emergenza sociale e abitativa e la impossibilità di realizzare il previsto villaggio olimpico Media sulla cosiddetta «Spina 3»,

si chiede di sapere se e quando i Ministri in indirizzo intendano far fronte alle suaccennate esigenze infrastrutturali.

(4-06283)

(4 marzo 2004)

DE PAOLI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 27-12-2001 sono stati attivati i seguenti nuovi canali di finanziamento per l'edilizia residenziale pubblica: a) "Alloggi in affitto per gli anziani degli anni 2000"; b) Programma sperimentale di edilizia residenziale denominato "20.000 abitazioni in affitto"; c) "Programmi innovativi in ambito urbano", i nuovi contratti di quartiere;

che i suddetti programmi hanno caratteristiche e modalità di finanziamento distinte;

che con delibera dell'A.G.E.C. n. 9, in data 10-9-2002, approvata dal Comune di Verona in data 20-1-2003, il programma di cui al punto *b*), Programma sperimentale di edilizia residenziale denominato "20.000 abitazioni in affitto", è stato ritenuto idoneo sia per proporre la costruzione di un fabbricato di 12 alloggi in terreno di proprietà comunale a Marzana, sia per ristrutturare e ricuperare completamente gli edifici di via Trezza e di via Campofiore (tre palazzine). Per via Trezza si pensa di ricavare 6 alloggi ai due piani superiori e di realizzare un asilo nido ed un centro di incontro per le famiglie del quartiere ai piani terra e seminterrato. Le tre palazzine di via Campofiore consentiranno il recupero di 12 alloggi in una zona particolarmente interessante per l'immediata adiacenza all'Università. L'importo complessivo di spesa per i tre progetti succitati ammonta a 5.268.000 euro, mentre la richiesta complessiva di finanziamento ammonta a 1.757.700 euro;

che, in attuazione a quanto stabilito dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in data 27-11-2001, con deliberazione 26-7-2002, n. 2049, la Giunta regionale ha approvato il bando di concorso per la realizzazione ed il recupero di alloggi da concedere in locazione a canone convenzionato nell'ambito del programma sperimentale di edilizia residenziale denominato "20.000 abitazioni in affitto";

che, sulla base di tale bando, l'A.G.E.C ha predisposto i progetti e la documentazione ai fini della richiesta di finanziamento, presentata dal Comune di Verona alla Regione Veneto in data 7-2-2003;

che con decreto del dirigente della Direzione regionale per l'edilizia abitativa n. 181, in data 22-4-2003 (pubblicato sul Bollettino ufficiale della regione n. 50 del 23-5-2003) sono stati individuati i soggetti giudicati ammissibili al contributo e tra questi figurano le tre domande presentate dal comune di Verona;

che, entro 90 giorni dalla comunicazione al Comune del suddetto provvedimento, avvenuta in data 22-4-2003, sono stati prodotti dall'azienda i documenti di cui al punto 5.2 del bando;

che successivamente, ai sensi del D.G.R. del Veneto n. 2049 del 26-7-2002, la Regione Veneto ha provveduto ad approvare la graduatoria definitiva dei soggetti e degli interventi ammessi a finanziamento;

che tale approvazione di graduatoria, già attesa per fine settembre, è stata formalizzata con D.G.R. n. 3811 del 5-12-2003;

che, relativamente alla locazione permanente, sono stati ammessi a finanziamento 16 interventi, fra i quali tutti e tre quelli proposti dal Comune di Verona per l'intera cifra a suo tempo richiesta;

che con lo stesso D.G.R. n. 3811 del 2003 è stata subordinata l'effettiva erogazione dei fondi assegnati al trasferimento delle risorse ripartite tra le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 17-3-2003, come stabilito dall'art. 6, comma 3, del richiamato decreto ministeriale del 27-12-2001,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire affinché si possa finalmente procedere all'effettivo trasferimento delle risorse necessarie per l'avvio del programma, ormai da tempo approvato definitivamente.

(4-06598)

(20 aprile 2004)

Risposta. (*) – In riferimento alle interrogazioni parlamentari indicate in oggetto, cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri, si fa presente che la legge 8 febbraio 2001, n. 21, all'art. 3, ha previsto il finanziamento per la realizzazione di alloggi da dare in locazione a canone convenzionato, autorizzando limiti di impegno quindicennali, pari a lire 70 miliardi per l'anno 2000 e a lire 81 miliardi per l'anno 2001. Ciò ha permesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di dare avvio ai programmi denominati «20.000 alloggi in affitto» e «Alloggi in affitto per gli anziani degli anni 2000».

Tale finanziamento, costituendo un limite di impegno, è soggetto alla normativa posta dall'art. 54, comma 16, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il quale dispone, tra l'altro, che «le spese relative ad annualità o limiti di impegno, da conservare in bilancio a decorrere dal 31 dicembre 1999 in attesa del periodo di ammortamento, sempre che l'impegno formale avvenga entro il terzo esercizio finanziario successivo alla prima iscrizione in bilancio».

Con l'introduzione del decreto-legge 6 settembre 2002, n. 194, convertito dalla legge 31 ottobre 2002, n. 246, le parole «entro il terzo esercizio finanziario successivo» di cui al predetto art. 54, sono state sostituite dalle seguenti «entro l'esercizio finanziario successivo» che, relativamente all'impegno delle risorse di che trattasi, sarebbe quello concluso entro il 31 dicembre dello stesso anno 2002.

Ne consegue che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha avuto il tempo materiale per procedere all'impegno in argomento considerato, tra l'altro, che erano ancora in corso le procedure istruttorie degli interventi costruttivi anzidetti.

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

Ciò premesso, si è verificato che, per effetto del citato decreto-legge n. 194 del 2002, parte dei fondi destinati ai programmi denominati «20.000 alloggi in affitto» e «Alloggi in affitto per gli anziani degli anni 2000» sono andati in economia.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è conseguentemente attivato al fine di reperire fondi da destinare alla realizzazione degli interventi predetti.

Da ultimo, si comunica che sono stati emanati i decreti ministeriali n. 794 e 795, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 27 maggio 2004 con cui sono stati ammessi ai finanziamenti di cui all'articolo 2 del decreto ministeriale 27 dicembre 2001 i Piani operativi regionali ed è stato approvato l'elenco finale delle proposte considerate ammissibili dalla Commissione per la valutazione e selezione delle proposte relative al Programma sperimentale denominato «Alloggi in affitto per gli anziani del 2000».

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Martinat

(30 luglio 2004)

CAMBURSANO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e per la tutela del territorio e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il traffico che attraversa Carmagnola è il problema strutturale di maggior preoccupazione per quella città, in quanto le problematiche causate dal traffico attengono alla salute dei cittadini, all'ambiente, alla staticità degli edifici e alla percorribilità delle strade, aggravati dal fatto che la città di Carmagnola non è dotata di circonvallazione e tanto meno di tangenziale;

in detta città il problema ha raggiunto livelli non più sostenibili; infatti rilevamenti compiuti nel periodo autunno 2002- primavera 2003 evidenziano che i flussi di traffico nel periodo tra il 1997 e il 2002 sono cresciuti del 30 per cento, raggiungendo in alcune zone il numero di 50.000 autoveicoli al giorno. Migliaia sono i mezzi pesanti con portata superiore ai 75 quintali. Le statali a Carmagnola attraversano borghi che hanno secoli, con abitazioni e modalità di vita che non possono convivere con un traffico abnorme e con i «bisonti della strada». Questi mezzi, sempre più pesanti e potenti, fanno vibrare dalle fondamenta civili abitazioni, cascine, edifici rurali, chiese, asili e scuole sorti nei secoli passati quando ancora non si usava il cemento armato;

a queste considerazioni si deve aggiungere che i dati relativi all'ambiente (l'inquinamento dell'aria e l'inquinamento acustico) sono costantemente ben al di sopra dei limiti di legge, rendendo la città di Carmagnola una delle città più inquinate d'Italia, ancor più di Milano e Roma. A fronte della legge che impone di non superare, per il PM10, per più di 35 giorni l'anno il limite medio giornaliero di 50 $\mu g/m^3$, a Carmagnola nel 2003 si sono registrati superamenti dei limiti in 170 giorni,

con valori in molteplici occasioni superiori a 100 $\mu g/m^3$. Nei mesi di gennaio e febbraio 2004 il limite di 50 $\mu g/m^3$ è stato già superato ben 42 volte su 60 giorni. Tutto questo nonostante un'ordinanza comunale che ha impedito, nel periodo interessato, il transito ai veicoli pesanti; si può immaginare cosa sarebbe successo se a livelli così alti di PM10 si fosse aggiunto l'inquinamento dei veicoli pesanti (un veicolo pesante non catalizzato inquina come oltre 100 automobili catalizzate);

oltre ai danni causati dall'inquinamento atmosferico non possono essere sottovalutati quelli legati all'inquinamento da motore, molto elevato in particolar modo in prossimità di diversi punti sensibili quali asili nido, scuole, ospedali, case di riposo, chiese. Il traffico nella città di Carmagnola non è più sostenibile, servono soluzioni concrete ed immediate con progetti in grado di risolvere definitivamente il problema. I progetti parziali che sono in corso *(in primis* la cosiddetta «bretella Sud») stanno attraversando per l'ennesima volta una fase di rallentamento. La città ha già subito per troppi anni questa tattica dilatoria che ha prodotto ritardi ormai ingiustificabili ed intollerabili,

si chiede di sapere:

se il Governo intenda assumere come priorità nazionale la soluzione della viabilità carmagnolese;

quali siano le iniziative concrete che i competenti Ministri in indirizzo intendano attivare ed in quali tempi.

(4-06774)

(13 maggio 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri, l'ANAS S.p.A., interessata al riguardo, ha fatto presente che è in corso di approvazione il progetto relativo alla nuova bretella di collegamento del nuovo casello autostradale di Carmagnola sud sull'autostrada A6 Torino-Savona con la ex strada statale n. 20 e la ex strada statale n. 661.

La realizzazione della citata opera, che costituirà variante all'abitato di Carmagnola, potrà risolvere le problematiche viabilistiche evidenziate.

L'ANAS riferisce che il progetto preliminare della nuova bretella di collegamento del casello autostradale di Carmagnola sud lungo la A6 Torino-Savona con la ex strada statale n. 20 e la ex strada statale n. 661, inserito negli strumenti programmatori della società stessa, è stato redatto dal Compartimento per la viabilità di Torino e sottoposto alla Regione Piemonte per l'attivazione della Conferenza dei Servizi ai fini della Verifica di Impatto Ambientale ai sensi della legge regionale n. 40/1998.

Nell'ambito della predetta Conferenza dei Servizi, svoltasi in data 18 novembre 2003, la Regione ha espresso parere negativo ritenendo necessaria l'attivazione della fase di Valutazione di Impatto Ambientale che ha richiesto uno studio progettuale più complesso a livello di progettazione definitiva.

Allo stato attuale, l'ANAS comunica che il progetto definitivo è stato ultimato ed inviato alla Regione Piemonte per l'attivazione della fase di Valutazione di Impatto Ambientale e della convocazione della Conferenza dei Servizi.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Martinat

(30 luglio 2004)

CICOLANI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il Presidente della «Camera penale di Rieti», avv. Fabrizio Di Paolo, con lettera del 17 giugno 2003 richiedeva, stante il silenzio incombente sulla costruenda nuova casa circondariale, un'adeguata risposta circa lo stato di avanzamento del progetto;

in merito alla richiesta della Camera penale veniva dato riscontro nel senso che risultava che i lavori erano stati appaltati ed erano in corso sia gli espropri che la progettazione esecutiva;

a seguito della notizia apparsa sulla cronaca di Rieti del quotidiano «Il Messaggero» del 6 aprile 2004, in cui si paventa un possibile taglio dei fondi per la costruzione del nuovo carcere, il Consiglio direttivo della Camera penale di Rieti, con lettera del 23 aprile 2004, esprime all'interrogante profonda preoccupazione per lo sviluppo della città;

nella relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del programma di edilizia penitenziaria, tenuta dal dott. Giovanni Tinebra, Capo dipartimento del Ministero della giustizia, si legge: «(...) con i fondi stanziati sul bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è programmata, negli esercizi 2003-2004, la realizzazione di 9 nuovi istituti (Rieti, Marsala, Savona, ...),

si chiede di sapere:

se le preoccupazioni del Consiglio direttivo della Camera penale di Rieti abbiano qualche fondamento;

quale sia lo stato di avanzamento dell'*iter* procedurale per la realizzazione della nuova casa circondariale di Rieti.

(4-06875)

(26 maggio 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si fa preliminarmente presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso i propri Provveditorati regionali, è competente a provvedere alla realizzazione dei nuovi edifici carcerari o alla loro manutenzione straordinaria sempre sulla base delle indicazioni adottate dal Comitato paritetico per l'edilizia penitenziaria costituito presso il Ministero della giustizia, tenendo conto delle esigenze e delle priorità individuate da detto Dicastero.

Il Provveditorato alle Opere Pubbliche per il Lazio ha fatto conoscere che i lavori di realizzazione della nuova casa circondariale di Rieti sono stati inseriti nel programma di edilizia penitenziaria approvato con decreto interministeriale – Ministero di grazia e giustizia/Ministero lavori pubblici – in data 5 maggio 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 agosto 2000.

Con successivo decreto interministeriale, sempre di concerto tra i due suindicati Ministeri, in sede di variante al programma ordinario di edilizia penitenziaria, è stata disposta la distribuzione delle risorse finanziarie destinate alla realizzazione dell'opera in questione con le modalità che seguono:

esercizio finanziario 2002: euro 14.977.000,00;
esercizio finanziario 2003: euro 10.010.000,00;
esercizio finanziario 2004: euro 6.000.000.00,

per un ammontare complessivo di euro 30.987.000,00.

Tanto premesso, relativamente anche alla richiesta della Camera Penale di Rieti, si conferma che i lavori sono stati appaltati e che la progettazione esecutiva è stata completata ed esaminata favorevolmente dal Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato alle Opere Pubbliche per il Lazio nella seduta del 22 aprile 2004. Sono tuttora in corso di definizione le procedure di esproprio per ciò che attiene la puntuale quantificazione del valore dei terreni. Nel frattempo è stato comunque definito apposito accordo con i proprietari interessati teso ad ottenere il rilascio delle unità immobiliari insistenti sui terreni e contestuale messa a disposizione di tutta l'area al fine di procedere alla formale consegna dei lavori, che potrà avvenire in tempi ristretti.

Per quanto attiene ai finanziamenti, si precisa che sono già stati impegnati e, quindi, contabilmente allocati, i fondi stanziati sugli esercizi finanziari 2002-2003 e si è in attesa dell'assegnazione dei fondi gravanti sull'esercizio finanziario 2004 per il successivo impegno.

Il Provveditorato alle Opere Pubbliche per il Lazio non rileva, pertanto, particolari difficoltà in ordine alla realizzazione della nuova casa circondariale di Rieti.

Si rappresenta, infine, che il Comitato paritetico per l'edilizia penitenziaria nella riunione del 20 maggio 2004 ha stanziato per l'anno 2004 l'ulteriore somma di 11.100.000,00 euro e 5.271.267,00 per l'anno 2005.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(30 luglio 2004)

COSTA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che quando è nato lo Stato italiano la tratta ferroviaria Lecce-Milano era nota, nel gergo ferroviario, come il «Fiume d'Italia»;

che alla luce di ciò appare ancor più inspiegabile l'abbandono in corso, da parte delle Ferrovie dello Stato, del territorio pugliese;

che l'asse ferroviario è uno dei legami fondamentali per l'unità nazionale;

che la chiusura delle officine di manutenzione rotabili e la riduzione delle biglietterie sono in evidente controtendenza rispetto ai programmi della regione Puglia;

che il costante disimpegno delle Ferrovie dello Stato nella regione Puglia mette a rischio centinaia di posti di lavoro, oltre a compromettere lo sviluppo del turismo e dell'economia che ovviamente necessitano di efficienti strutture di collegamento,

l'interrogante chiede di sapere cosa si ritenga di fare per servire il territorio della regione Puglia e della provincia di Lecce in maniera adeguata e coordinata con il piano di sviluppo programmato dalla Regione.

(4-06178)

(19 febbraio 2004)

Risposta. – Con l'interrogazione indicata in oggetto si pongono alcune questioni importanti sotto il profilo delle azioni volte al miglioramento della situazione infrastrutturale ferroviaria della Regione Puglia, in particolare della città di Lecce.

Giova evidenziare l'impegno profuso dal Governo per consentire al Mezzogiorno, e quindi anche alla Regione Puglia, di recuperare il *gap* soprattutto infrastrutturale.

Per quanto attiene alle infrastrutture ferroviarie, si rappresenta che l'impegno del Governo risulta evidente dalla lettura degli strumenti di pianificazione adottati dal momento dell'insediamento in questa legislatura, sia in termini di normativa sia in termini di impegni finanziari.

Il disegno di rilancio delle ferrovie in Puglia ed in tutte le Regioni del Sud d'Italia, infatti, prevede un piano di interventi in grado di mostrare i primi effetti nel breve-medio periodo e di costruire, parallelamente, le condizioni per un rilancio nella dotazione infrastrutturale ferroviaria con una significativa riduzione dei tempi di percorrenza.

Il complesso degli investimenti previsti nei Contratti di Programma stipulati tra lo Stato e Ferrovie dello Stato s.p.a. costituisce un insieme strategico di interventi finalizzato a dotare anche la Puglia di una rete infrastrutturale adeguata agli *standard* europei.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che la linea Bari-Lecce costituisce la parte terminale della direttrice Adriatica ed attualmente presenta tre tratte a semplice binario: Bari Parco Sud-Bari Torre a Mare, Mola-Fasano e Tuturano-Surbo.

In tutte e tre le tratte sono in corso i lavori relativi alla realizzazione delle opere civili e dell'attrezzaggio tecnologico.

Il completamento del raddoppio è effettuato totalmente in affiancamento al binario esistente; contestualmente è prevista la soppressione di tutti i passaggi a livello, l'adeguamento delle stazioni e il potenziamento

delle installazioni tecnologiche anche in linea al fine di aumentare sia la capacità della linea sia la velocità massima ammessa ed estendere fino a Lecce il sistema centralizzato di comando e controllo del traffico (SCC) della direttrice Adriatica che sarà comandato dal posto centrale di Bari Lamasinata.

L'attivazione del raddoppio Bari Parco Sud-Bari Torre a Mare che rientra negli interventi di potenziamento del nodo di Bari è programmata per il 2004 con un investimento di circa 73 milioni di euro; l'intervento prevede anche la realizzazione di tre nuove fermate (Triggiano-Montetelegrafo, il Trullo, Zuccararo) e nuovi apparati per la regolazione ed il controllo della circolazione nelle stazioni di Bari Parco Sud e Bari Torre a Mare.

L'attivazione del raddoppio della tratta Mola-Fasano, con valore dell'investimento stimato in circa 12 milioni di euro, è previsto avvenga con gradualità già da ottobre 2004 con la messa in esercizio della tratta Mola-Putigliano e completamento programmato entro il 2005.

La completa attivazione del raddoppio Tuturano-Surbo è programmata per aprile 2005, con l'apertura all'esercizio di una prima tratta da Tuturano a Squinzano già da dicembre 2004; l'investimento è stimato in circa 65 milioni di euro.

L'intervento in questione, rispetto a quanto esposto nell'aggiornamento al Piano di priorità degli investimenti dell'ottobre 2003, ha fatto registrare un incremento di costo a vita intera (CVI) di 15 milioni di euro per la tratta Bari Parco Sud-Bari Torre a Mare dovuto al maggior costo del sottovia di via dei Caduti di Tutte le Guerre conseguente all'accoglimento delle richieste avanzate dal Comune di Bari.

A completamento del raddoppio della linea Bari-Lecce, le Divisioni commerciali di Trenitalia s.p.a. prevedono di intensificare collegamenti e di migliorare sensibilmente le velocità dei propri treni.

Per quanto attiene poi al Contratto di Servizio stipulato con la Regione, Ferrovie dello Stato s.p.a. fa presente che attualmente il trasporto regionale in Puglia si svolge perfettamente in linea con lo stesso e che nella presente offerta sono stati confermati i treni chilometro prodotti nella precedente.

Per quanto riguarda la possibilità di acquisto di biglietti ferroviari del trasporto regionale, nel territorio pugliese sono presenti 16 biglietterie; in 7 stazioni la distribuzione è affidata al capo stazione; vi sono poi 92 punti vendita esterni (tabaccai, edicole, bar) ubicati sia in stazione sia nei contesti urbani e 40 biglietterie *self service* oltre alle rete di agenzie di viaggio.

In particolare la Direzione regionale Puglia di Trenitalia s.p.a. non ha in programma di chiudere né la biglietteria di Francavilla né quella di Trinitapoli.

Per quanto riguarda la Divisione passeggeri si fa presente che le biglietterie gestite dall'Area vendita Puglia (Bari, Brindisi, Fasano, Foggia, Gioia del Colle, Lecce, Monopoli, San Severo e Taranto) sono tute dotate di macchine emettitrici *self service.*

Le biglietterie di Brindisi e Taranto al fine di efficientare il servizio e migliorare i principali indicatori di produttività sono state riorganizzate nelle attività gestionali per adeguare il servizio di vendita alla domanda, in linea con le strategie aziendali.

In particolare per la biglietteria di Taranto, l'orario di apertura giornaliero è stato articolato in modo flessibile e rispondente alla domanda individuando una interruzione pomeridiana dalle ore 13.45 alle ore 15.45; analogamente si è proceduto per il numero degli sportelli aperti (mediamente 2 al mattino ed a pomeriggio) in maniera variabile in relazione alla domanda nell'arco della giornata e nei giorni della settimana con preciso riferimento agli *standard* di efficienza e di produttività fissati a livello nazionale.

Sono inoltre presenti nell'atrio della biglietteria 2 sportelli automatici *self service* il cui incremento notevole di fatturato registrato recentemente dimostra il gradimento della clientela verso questo canale innovativo di vendita.

Per quanto riguarda inoltre la biglietteria di San Severo si fa presente che sono stati modificati nel numero gli sportelli aperti alla clientela.

La biglietteria di Monopoli è aperta tutti i giorni 4 ore al mattino e 3 ore al pomeriggio; nell'atrio della stessa biglietteria è presente anche una macchina *self service* utilizzabile con bancomat/carta di credito che consente di ritirare il biglietto acquistato via internet e l'emissione anche nelle ore di chiusura della biglietteria.

Infine, per quanto riguarda la paventata chiusura degli impianti di manutenzione ubicati nella Regione Puglia relativamente ai treni della lunga percorrenza (Divisione passeggeri), Ferrovie dello Stato s.p.a. ritiene opportuno evidenziare che al fine di migliorare i processi operativi di manutenzione, verifica, manovra e pulizia del materiale rotabile – sia a veicolo singolo sia a treno completo – è sorta l'esigenza di riesaminare e modificare tali processi attraverso l'istituzione di un nuovo modello di struttura operativa denominata «impianto formazione treno» (IFT).

Tale organizzazione, che viene già attuata con risultati positivi in sette su dieci impianti formazione treno (IFT) previsti, riportando sotto la responsabilità di un'unica struttura industriale tutte le fasi di lavorazione, garantisce un aumento di efficienza e flessibilità dell'insieme dei processi di formazione del treno ed assicura l'incremento della qualità percepita dal cliente.

In particolare, per quanto riguarda gli impianti di manutenzione della Regione Puglia, Ferrovie dello Stato s.p.a. fa presente che nella ripartizione del carico di lavoro manutentivo risulta che il 74 per cento delle carrozze assegnate all'ITF Adriatica è in composizione a treni che terminano la corsa nella stazione di Lecce mentre solo il 26 per cento dei treni termina il servizio nella stazione di Bari.

Pertanto, in un'ottica di efficienza della manutenzione e di contenimento dei costi e tenuto anche conto che con l'imminente completamento del raddoppio della Bari-Lecce è prevedibile un ulteriore incremento dei treni attestati a Lecce, Ferrovie dello Stato s.p.a. sta valutando un piano

industriale che prevede di aumentare le attività di manutenzione rotabili interessanti l'impianto di Lecce sia a treno completo sia a veicolo singolo.

Ferrovie dello Stato s.p.a. fa comunque presente che presso il sito di Bari continueranno ad essere assicurate le attività di manovra, verifica e pulizie per i treni che terminano la corsa in tale località.

Anche per l'officina di Taranto, ricadente nella giurisdizione della Direzione regionale Puglia di Trenitalia s.p.a., non è prevista alcuna chiusura.

Il Sottosegretario di Stato
per le infrastrutture ed i trasporti

Sospiri

(30 luglio 2004)

COSTA. – *Ai Ministri delle attività produttive e dell'economia e delle finanze*. – Premesso:

che la crisi del settore manifatturiero nel Mezzogiorno, se lasciata a se stessa, rischia di produrre effetti negativi non solo dal punto di vista economico, ma anche dal punto di vista sociale e culturale;

che è necessario aumentare la competitività delle imprese, promuovere l'innovazione e la ricerca, incentivare gli interventi;

che migliaia e migliaia di lavoratori rischiano di perdere il posto di lavoro;

che non bisogna trascurare che l'espulsione dal lavoro ha costi economici, sociali e psicologici di notevole peso,

l'interrogante chiede di conoscere se e quali interventi si intenda adottare per arginare al più presto la crisi del comparto manifatturiero.

(4-06684)

(28 aprile 2004)

Risposta. – La crisi del settore manifatturiero, in particolare, nel Mezzogiorno, è ben nota al Governo, anche se bisogna evidenziare che non manca qualche segnale positivo in specifiche aree di competitività.

Al riguardo, si fa presente che è in atto un confronto in ambito di collegialità del Governo su una linea di politica industriale articolata, per quanto riguarda il Ministero delle attività produttive, su una serie di iniziative dirette a sostenere lo sviluppo ed il recupero di competitività: una di difesa, concretizzatasi nel controllo delle anomalie del mercato anche con la lotta alla contraffazione; una di gestione del sistema della crisi, con l'introduzione di appositi strumenti.

Nei prossimi giorni, comunque, si arriverà alla diffusione di un programma concordato che sarà possibile individuare, anzitutto, nel Documento di politica economico-finanziaria di imminente redazione.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive
VALDUCCI

(6 luglio 2004)

COSTA. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che diverse città della provincia di Lecce sono servite dalle linee ADSL;

che tra le città coperte dal servizio risultano quelle di Parabita e Casarano, mentre la città di Matino risulta esclusa;

che dal punto di vista geografico la città di Matino risulta essere esattamente nel mezzo tra le due sopracitate;

che non si capisce come sia stato possibile effettuare i lavori di cablaggio saltando proprio la città nel centro;

che tra l'altro, essendo Matino importante centro finanziario ed industriale, l'utenza risulta essere pesantemente danneggiata e penalizzata dalla mancata copertura,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza provvedendo a cablare la città di Matino, al fine di consentire all'utenza pubblica e privata una maggiore velocità di connessione e quindi una competitività migliore.

(4-07058)

(13 luglio 2004)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene anzitutto opportuno far presente che i problemi relativi alle priorità strategiche aziendali rientrano nella esclusiva competenza degli organi di gestione della società Telecom, nei confronti dei quali il Governo non ha alcuna possibilità di intervenire.

Tuttavia allo scopo di disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, non si è mancato di interessare la società Telecom la quale ha confermato che effettivamente nella zona della cittadina di Matino non vi è attualmente la copertura ADSL.

In proposito la medesima società ha evidenziato che la tecnologia di cui trattasi richiede l'impiego di considerevoli investimenti di capitali per l'utilizzo dei quali l'azienda non può non tenere conto della produttività dagli stessi derivante.

La scelta delle zone in cui provvedere al cablaggio, pertanto, non si basa su considerazioni di tipo geografico, ma su criteri e parametri economici che tengono conto del potenziale di mercato delle diverse aree, al fine di individuare quelle che possiedono caratteristiche tali da far ipotizzare un'adeguata remunerazione degli investimenti effettuati.

La copertura ADSL nel territorio di Matino, ha proseguito la società Telecom, potrà essere realizzata quando si verificheranno circostanze tali da far ritenere produttivo un investimento in tal senso.

A completamento di informazione la suddetta società ha comunicato che per la diffusione della larga banda su tutto il territorio nazionale sono stati investiti oltre un miliardo di euro che hanno consentito la copertura di 1300 comuni e l'83 per cento degli utenti internet e che è nelle previsioni l'ampliamento della copertura stessa, nei limiti e nel rispetto dei princìpi di economicità e redditività propri di ogni investimento produttivo.

D'altra parte, ha concluso Telecom Italia, allo scopo di permettere comunque l'accesso alla larga banda su tutto il territorio nazionale senza discriminazioni nei confronti dei comuni minori o meno remunerativi, è stata recentemente introdotta una offerta basata sulla tecnologia satellitare.

Il Ministro delle comunicazioni
GASPARRI

(23 luglio 2004)

COZZOLINO. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

il servizio di difesa militare è nella fase finale dell'azione di riordino già avviata con l'approvazione della legge di abolizione del servizio di leva obbligatorio;

l'addestramento delle future reclute dovrà essere svolto in sedi ancora da definire;

la città di Salerno, sia per l'antica tradizione sia per la disponibilità di strutture ricettive, ha tutte le caratteristiche per poter svolgere il ruolo di sede di addestramento dopo Napoli, che è il capoluogo di regione,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda prendere in considerazione l'opportunità rappresentata in premessa, anche in ragione della vastità della provincia di Salerno che risulta essere la prima della regione Campania, per l'alto numero di abitanti della stessa e per la citata possibilità di accoglienza nelle sue già esistenti strutture.

(4-06469)

(25 marzo 2004)

RISPOSTA. – L'intero quadro dei provvedimenti di riassetto della Difesa è tuttora in fase di studio al fine di rendere la componente addestrativa dell'Esercito rispondente alle effettive esigenze nello specifico settore.

È opportuno, inoltre, precisare che nell'ambito delle esigenze di natura addestrativa, oltre ai Reggimenti Addestramento Volontari, attualmente preposti all'incorporazione ed all'addestramento dei Volontari in Ferma Breve, sono già esistenti quattro Reparti che svolgono compiti addestrativi.

Peraltro, in virtù di un emendamento posto all'atto Senato n. 2978, «Disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione», esaminato e votato dall'Assemblea il 13 luglio scorso, il termine temporale entro il quale il Governo dovrà emanare i decreti legislativi per aggiornare l'organizzazione delle strutture tecnico-operative, tecnico-amministrative e tecnico-industriali della Difesa in seguito all'istituzione del servizio militare volontario, scadrà dopo 12 mesi a decorrere dall'entrata in vigore del nuovo provvedimento di delega.

Com'è consuetudine della Difesa nell'affrontare le delicate tematiche connesse alla riorganizzazione delle proprie realtà periferiche, la questione sollevata dall'interrogante sarà oggetto di attenta valutazione nella fase decisionale preliminare alla stesura dei provvedimenti in parola.

Infine, si soggiunge che i decreti legislativi che saranno elaborati in applicazione del dispositivo della legge delega verranno trasmessi ad entrambe le Commissioni parlamentari per l'acquisizione del relativo parere.

Il Ministro della difesa
Martino

(28 luglio 2004)

CRINÒ. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Per conoscere quali siano i provvedimenti assunti in relazione alla eventuale riliquidazione di trattamenti previdenziali erogati ai dipendenti pubblici per effetto della interpretazione autentica dell'art. 1 della legge 24 maggio 1970, n. 336.

(4-06080)

(5 febbraio 2004)

Risposta. – Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica quanto riferito dall'Istituto Nazionale di Previdenza per i Dipendenti pubblici.

L'articolo 4, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, interpretando in via autentica l'articolo 1 della legge n. 336 del 1970, prevede espressamente di non procedere, in sede di successiva ricostruzione economica, al computo delle maggiori anzianità già riconosciute ai sensi del citato articolo 1, disponendo la conservazione *ad personam* degli eventuali maggiori trattamenti economici spettanti o in godimento derivanti da interpretazioni applicative difformi, nonché il loro riassorbimento con la normale progressione economica di carriera o con i futuri miglioramenti spettanti sul trattamento di quiescenza.

Con circolare n. 62 del 7 settembre 1983, il Ministero del tesoro – Ragioneria Generale dello Stato – IGOP – ha dato istruzioni per la concreta applicazione della norma *de qua*, alle quali (fino al 31 dicembre 1998) le Direzioni provinciali del tesoro prima e poi, le Sedi provinciali e territoriali INPDAP, subentrate a decorrere dal 1° gennaio 1999 nella ge-

stione e nel pagamento delle pensioni pubbliche, si sono debitamente attenute.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali
MARONI

(20 luglio 2004)

CUTRUFO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per le politiche comunitarie e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso:

che lo sviluppo della nautica e del turismo dei litorali è strettamente legato alla salute del mare;

che grandi petroliere solcano ogni giorno i mari del mondo e qualche volta fatalmente accadono incidenti con grandi perdite di petrolio ed immensi danni all'ambiente, alle spiagge, ai porti ed ai porticcioli e soprattutto ai corpi idrici;

che l'80% dei sinistri marittimi è imputabile all'errore umano ed il restante 20% avviene per deficienze di mezzi nautici;

che non esistono validi sistemi di contenimento dei danni che tali petroliere potrebbero causare;

che se accadesse un incidente nel mare Adriatico le correnti di marea porterebbero il petrolio ad imbrattare tutti i litorali, con grave e lungo pregiudizio per la fiorente industria turistica dei relativi litorali, che sono notoriamente ricchi di spiagge dorate, di splendidi porti turistici e di lagune;

che sarebbe necessario progettare, costruire ed armare sotto bandiera dell'Unione Europea grandi e veloci navi Rec-Oil, in grado di sorvegliare le zone del mare più a rischio e nello stesso tempo utili alla ricerca oceanografica, alla formazione professionale teorica e pratica a bordo di marittimi di varie etnie. Tali navi si autofinanzierebbero con i servizi che rendono e darebbero alle flotte del mondo equipaggi preparati,

si chiede di sapere se ci si intenda attivare al fine di richiedere, con urgenza, l'adozione di una direttiva europea che preveda:

di migliorare la preparazione professionale degli equipaggi mediante appositi corsi internazionali;

di ispezionare frequentemente le petroliere per verificarne, al di là dei loro certificati di classe, l'effettiva efficienza al momento della loro entrata nei porti e della loro partenza con considerevole carico a bordo;

di poter intervenire rapidamente sul posto, in caso di incidente, con grandi e veloci navi Rec-Oil multiruolo, che siano in grado di recuperare gran parte dei prodotti inquinanti;

la navigazione per sole petroliere inertizzate e a doppio scafo, con due eliche e due timoni ed eliche trasversali, con progetto propulsivo e di manovra simile a quello ben sperimentato delle moderne navi da crociera;

di istituire un servizio obbligatorio di pilotaggio d'altura per le grandi petroliere cariche, che navigano in zone di mare (come per esempio

l'Adriatico) soggette a nebbie ed all'insorgenza improvvisa di cattivo tempo;

la demolizione e non il monitoraggio di vecchie ed inaffidabili imbarcazioni.

(4-03462)

(3 dicembre 2002)

Risposta. – In riferimento all'atto ispettivo cui si risponde, si fa presente preliminarmente che le problematiche evidenziate hanno formato oggetto di analoghe iniziative parlamentari e, in particolare, della risoluzione 7.00177 dell'On. Airaghi ed altri, approvata nella seduta di mercoledì 11 dicembre 2002.

A seguito degli impegni assunti nell'ambito di tale discussione, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, cui sono state richieste specifiche informazioni, fa preliminarmente presente che le disposizioni della direttiva n. 2001/106/CE e, in particolare, quelle relative al regime di ispezioni obbligatorie, ispezioni estese obbligatorie e di bando in seguito a detenzioni multiple, sono state, comunque, attuate nei porti nazionali sin dal 22 luglio 2003 sulla base del 25º emendamento al testo del Paris Memorandum '82 in vigore proprio da tale data. Il Regolamento di attuazione di tale direttiva n. 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 19 dicembre 2001 (che abroga e sostituisce il decreto 19 aprile 2000, n. 432, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, concernente il Regolamento di recepimento della direttiva n. 95/21/CE relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, come modificata dalle direttive nn. 98/25/CE, 98/42/CE e 99/97/CE) è stato recepito nell'ordinamento interno con decreto ministeriale del 13 ottobre 2003, n. 305, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 13 novembre 2003, n. 264.

Per quanto attiene l'attività ispettiva svolta nei porti nazionali nell'arco dell'anno 2003, detto Comando generale fa conoscere che la medesima ha fatto registrare 2461 ispezioni, con l'emanazione di 389 provvedimenti di detenzione a carico di unità straniere e 13 provvedimenti di bando.

Per quanto concerne il sistema di controllo del traffico marittimo VTS (Vessel Traffic Services) la citata Autorità marittima fa presente di aver avviato, in conformità alle previsioni contenute nel comma 1 dell'articolo 5 della legge 14 marzo 2001, n. 51, la realizzazione della 1ª *tranche* del sistema VTS predisponendo il relativo decreto interministeriale ipotizzante in particolare la configurazione dell'articolazione dei centri VTS e l'indicazione del servizi erogabili da parte dei centri stessi.

Infatti, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale del 28 gennaio 2004 del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 6 febbraio 2004, n. 30, detto Comando gene-

rale riferisce di aver avviata la necessaria attività preliminare nell'ambito delle previsioni ivi contenute. Ciò in vista della predisposizione di ulteriori provvedimenti ministeriali di cui all'articolo 6 del citato decreto.

Per quanto riguarda la fase realizzativa della prima *tranche* del sistema VTS, la cui progettazione esecutiva è già in possesso di questa Amministrazione, il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto fa presente che la stessa comporta l'esecuzione e la consegna all'Amministrazione di:

un VTS Centrale (VTSA di Bari, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Genova, Trieste, Venezia e Cagliari);

8 siti VTS di Area (VTSA di Bari, Reggio Calabria, Palermo, Catania; Genova, Trieste; Venezia e Cagliari);

23 VTS Locali (VTSL di Bari, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Genova Trieste; Venezia, Cagliari, Mazzara del Vallo, Trapani, Gioia Tauro, Vieste, Crotone, La Maddalena, Otranto, Brindisi, Pantelleria, La Spezia, Savona, Monfalcone, Taranto, Pozzallo e Chioggia);

3 Postazioni Mobili Carrate (PMC) (già collaudate, consegnate e utilizzate dall'Amministrazione in situazioni operative).

Detta Autorità marittima fa pervenire, nello specifico, un quadro dettagliato dello stato attuale di avanzamento della prima fase realizzativa di tale prima *tranche* del sistema VTS che comporta le attività di collaudo e di avviamento operativo dei siti VTS.

Siti collaudati o in fase di avviamento operativo:	VTSL La Maddalena
Siti collaudati e di imminente inizio della fase di avviamento operativo:	VTSA/L Reggio Calabria VTSL Crotone VTSL Gioia Tauro VTSA/L Palermo VTSL Trapani VTSL Mazzara del Vallo
Siti collaudati e in attesa di ripristino a seguito di eventi calamitosi:	VTSA/L Bari
Siti pronti in attesa di essere collaudati (entro giugno 2004):	VTSL Taranto VTSA/L Genova
Siti di imminente approntamento al collaudo (entro luglio 2004):	VTSA/L Trieste
Siti in lavorazione con previsione di approntamento al collaudo (entro l'autunno 2004):	VTSA/L Venezia VTSL La Spezia VTSL Pantelleria

Siti in lavorazione per i quali sono ancora in corso di definizione i procedimenti per il rilascio delle ospitalità per i sensori remoti (approntarnento al collaudo presumibile entro la fine del 2004):

VTSL Monfalcone
VTSL Chioggia
VTSL Vieste
VTSL Brindisi
VTSL Otranto
VTSA/L Catania
VTSL Pozzallo
VTSA/L Cagliari
VTSL Savona

Nell'ambito del completamento del VTS Nazionale è inserita altresì la realizzazione della rete nazionale del sistema d'identificazione automatica per le navi AIS (Automatic Identification System), previsto come adozione obbligatoria (con applicazione graduale entro il 2004) a bordo delle navi passeggeri e da carico soggette a Convenzione SOLAS.

Detto sistema, a detta dell'Autorità marittima, consentirà la trasmissione automatica dei dati di navigazione e del carico trasportato dalle navi alle stazioni riceventi a terra, che saranno ubicate presso i centri di controllo VTS e tra le navi medesime, con capacità di rappresentazione su idonei sistemi sia a terra che a bordo del quadro di situazione delle unità partecipanti presenti nell'area.

Nell'ambito dei sistemi di prevenzione dall'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi in generale e in particolare onde incrementare il livello di sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, a conclusione dei lavori preparatori giunti a conclusione nell'estate 2000 con la firma di un protocollo d'intesa tra i Governi di Italia, Albania, Croazia, Slovenia e Jugoslavia, è stato istituito, un sistema obbligatorio di rapportazione navale rivolto alle navi di qualsiasi nazionalità in navigazione nel Mare Adriatico che trasportano carichi pericolosi e/o inquinanti a bordo. Tali unità navali sono tenute a notificare la propria identità ed i propri dati di navigazione attraverso l'inoltro di periodici rapporti informativi a stazioni di ricezione a terra, opportunamente individuate, gestite dal Corpo delle Capitanerie di Porto.

Detto sistema è stato approvato dall'Organizzazione Marittima Internazionale ed entrato in vigore il 1° luglio 2003.

Quanto ai più generali obiettivi assunti dall'Unione Europea per rafforzare la sicurezza marittima e la prevenzione dall'inquinamento marino, la suddetta Autorità marittima riferisce che la disciplina introdotta, in maniera anticipatoria, con il citato decreto interministeriale 18 aprile 2003 è stata superata dall'entrata in vigore del Regolamento (CE) n. 1726/2003 del parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea che modifica il Regolamento (CE) n. 417/2002 sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TASSONE

(30 luglio 2004)

DE PAOLI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che consta all'interrogante che:

la signora Daniela Dinulescu, cittadina rumena, con sentenza del Tribunale di Brescia, registrata in data 01-02-1996, è stata adottata dal signor Osvaldo Zangani, anteponendo il cognome Zangani a quello di nascita;

ai sensi della legge n. 91 del 1992 relativa alla cittadinanza è possibile presentare richiesta di cittadinanza italiana dopo cinque anni dall'adozione;

il regolamento attuativo della suddetta legge prevede il termine di due anni per il completamento dell'istruttoria, salvo che l'istanza venga dichiarata inammissibile con provvedimento motivato del Prefetto;

la Prefettura di Brescia ha inoltrato a Roma l'istanza della signora Dinulescu, accompagnata da parere favorevole in quanto la documentazione era regolare,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare al fine di risolvere una situazione che arreca notevole danno agli interessati e che non trova alcuna giustificazione per l'inaccettabile ritardo burocratico, tanto più grave in quanto l'articolo 6 del succitato regolamento prevede una verifica periodica, da parte del Ministro dell'interno, della «funzionalità, la trasparenza e la speditezza dei provvedimenti».

(4-05411)

(14 ottobre 2003)

Risposta. – Il decreto di concessione della cittadinanza italiana alla Sig.ra Zangani Dinulescu è in corso di perfezionamento, dovendosi ancora acquisire il certificato attestante lo svincolo dalla cittadinanza di origine, previsto dai decreti mnisteriali del 22 novembre 1994 e 25 maggio 2002, emanati ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica n. 362/1994, recante il regolamento sulla disciplina dei procedimenti di acquisto della cittadinanza italiana.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

D'Alì

(26 luglio 2004)

EUFEMI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della giustizia e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

sul numero 22 del settimanale «Panorama» è stata data notizia che a seguito di un lungo e travagliato *iter* giudiziario durato oltre cinque anni è stata dichiarata l'illegittimità del licenziamento disposto dal Ministro *pro tempore* Visco nei confronti del dottor Ernesto Del Gizzo, Direttore Generale dei Monopoli di Stato, la cui maggiore responsabilità era stata la sua ferma opposizione al rinnovo del contratto tra il Monopolio di Stato e la Philip Morris;

nei confronti della detta multinazionale la Suprema Corte di Cassazione con sentenza del 21 dicembre 2001 ha definitivamente statuito che la stessa ha realizzato in Italia una stabile organizzazione la cui sussistenza ha comportato una evasione fiscale di circa 120.000 miliardi di lire sottratti ad ogni forma di imposizione diretta ed indiretta;

dopo il licenziamento del predetto funzionario avvenuto nel febbraio 1997 vi è stata una espansione della multinazionale americana che di fatto è divenuta la monopolista del mercato nazionale del tabacco, tenuto conto che il recupero del mercato legale, a seguito della incisiva azione anticontrabbando svolta dalla Guardia di Finanza, è stato totalmente assorbito dalla Philip Morris che oggi detiene più dei 2/3 delle vendite dei prodotti da fumo;

tale ultima circostanza è il più serio ostacolo alla messa sul mercato dell'ETI e non, come viene sostenuto in un atto di sindacato ispettivo presentato alla Camera dei deputati (5-00880 del 6 maggio 2002), non meglio precisate pressioni provenienti da soggetti nazionali o esteri,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato di esame della responsabilità contabile e amministrativa nei confronti di pubblici funzionari all'esame presso la Procura Generale e Regionale della Corte dei Conti;

in che modo il Governo intenda risarcire i danni causati al funzionario ingiustamente ed illecitamente rimosso dall'incarico, ridandogli quella dignità istituzionale sinora negatagli.

(4-02248)

(28 maggio 2002)

Risposta. – Presso l'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato sono in corso i procedimenti concernenti la *restitutio in integrum* e la rideterminazione del trattamento pensionistico del Dott. Emesto Del Gizzo, in attuazione della decisione del Consiglio di Stato, IV Sez., n. 6692, del 12 novembre 2002 e avuto riguardo al parere del medesimo Supremo Consesso, n. 1622, del 20 maggio 2003.

Il Segretariato Generale della Corte dei Conti ha, altresì, comunicato che presso la Procura della Corte dei conti per la Regione Lazio sono pendenti diverse istruttorie in materie di competenza dei Monopoli di Stato, riguardanti:

– ricevitorie del lotto automatizzate;

– erogazione contributi *una tantum* per l'installazione di apparecchiature di raccolta del gioco del lotto;

– immobili gestiti da manifattura tabacchi in Milano;

– carenza di valori bollati, denunciata dalla Federazione Italiana tabaccai;

– acquisto di arredamenti ed esecuzione di lavori edili a seguito della nomina del direttore generale;

– collocamento a riposo ex direttore generale Monopoli di Stato.

Inoltre, allo stato attuale risultano pendenti dinanzi alla Sezione Giurisdizionale per il Lazio i seguenti giudizi riguardanti:

– mancato versamento somme a società concessionarie lottomatica;
– omesso versamento incassi gioco lotto;
– mancati versamenti ricevitoria lotto.

Il Ministro per i rapporti con il parlamento
Giovanardi

(27 luglio 2004)

FABRIS. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso:

che l'intera vicenda della Casa di Riposo di Parco Città a Vicenza ha dimostrato che applicare i meccanismi del *business* in ambito sanitario, ancorché questo avvenga attraverso l'utilizzazione di fondi pubblici (come sottolineato dalle interrogazioni a risposta scritta 4-03828 e 4-05700, presentate rispettivamente l'11 febbraio e il 2 dicembre 2003, alle quali ancora non è stata data risposta), produce gravi distorsioni nell'erogazione di servizi nei confronti dei cittadini più vulnerabili;

che, secondo notizie apparse sul quotidiano "Il Giornale di Vicenza" in data 12 dicembre 2003, l'INAIL, dopo aver risolto definitivamente il contratto di gestione e locazione dell'immobile in questione con la società TARAS, dovrebbe ora stipularne un altro direttamente con l'IPAB;

che, con tutta evidenza, tale contratto impegnerebbe l'INAIL a versare nuovi e ulteriori finanziamenti per avviare il piano di ristrutturazione dell'immobile;

che, di fatto, sino a questo momento, la struttura destinata alla Casa di Riposo di Parco Città è rimasta priva di un qualsiasi contratto di locazione e gestione;

che ad oggi non risulta ancora chiaro quali siano stati i criteri utilizzati per la risoluzione del contratto precedentemente stipulato dall'INAIL con la società TARAS, nonché i motivi della scelta del nuovo contraente pubblico IPAB;

che, secondo quanto dichiarato dal Presidente dell'IPAB, Gerardo Meridio, a breve l'INAIL dovrebbe incassare da parte di alcuni creditori privati una fideiussione di circa due milioni di euro da destinare ai lavori di ristrutturazione dell'edificio;

che, indipendentemente dal verificarsi o meno dell'incasso di tale fideiussione, con la nuova situazione giuridica che si dovrebbe a determinare di qui a poco risulterebbe molto più facile per l'INAIL rivalutare i meccanismi di accoglienza per gli anziani e chiedere deroghe alla Regione Veneto per realizzare i lavori di ristrutturazione dell'edificio,

si chiede di sapere:

se questa situazione possa considerarsi compatibile con le finalità normative per le quali l'INAIL avrebbe dovuto effettuare a suo tempo de-

terminati investimenti pubblici, e ciò anche in considerazione del fatto che la Casa di Riposo di Parco Città a Vicenza non è stata mai aperta ai pellegrini (motivo all'origine della procedura di acquisizione da parte dell'INAIL in occasione dell'Anno Santo del 2000) e che nei fatti risulta completamente disattesa la destinazione finale dei fondi riservati dalla legge sul Giubileo alle strutture fuori dal Lazio ricevuti dall'INAIL;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che vi sia il rischio che l'INAIL, nell'ipotesi in cui non riuscisse a riscuotere la garanzia citata in premessa, possa continuare ad investire soldi pubblici in un "affare" rispetto al quale è da sempre gravato il sospetto di una clamorosa speculazione immobiliare, come pure denunciato da altre interrogazioni presentate in merito durante la XIII legislatura;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno porre in essere tutti gli atti di sua competenza al fine di far luce definitivamente sulla situazione che, inesorabilmente, dovrebbe determinarsi, appurando in particolare come l'INAIL abbia utilizzato nel tempo le proprie risorse secondo le leggi approvate in materia in previsione del Giubileo del 2000 e, ancora, in che modo l'INAIL stia attualmente controllando la bontà del proprio investimento con il nuovo contraente IPAB pure in previsione dei risultati che ne dovrebbero derivare;

quali siano i motivi per i quali non sia stata data ancora risposta alle interrogazioni a risposta scritta 4-03828 e 4-05700 presentate rispettivamente l'11 febbraio e il 2 dicembre 2003 richiamate in premessa.

(4-05935)

(21 gennaio 2004)

Risposta. – Con riferimento all'atto parlamentare in oggetto si comunica quanto riferito dall'INAIL, in relazione all'immobile di proprietà della S.p.A. Parco Città, in Vicenza, acquistato ai sensi della legge n. 270 del 1997 ed in attuazione del decreto ministeriale 21 aprile 1998.

Nel periodo giubilare il citato fabbricato è stato destinato all'accoglienza dei pellegrini mentre la destinazione successiva, in linea con le previsioni di cui all'articolo 54 della summenzionata legge, è stata contrattualmente prevista in «casa di riposo per anziani autosufficienti»; secondo quanto previsto dal contratto di compravendita stipulato dall'INAIL con la Parco Città S.p.A. quest'ultima, al momento della consegna dell'edificio, ha sottoscritto regolare contratto di locazione.

In data 30 novembre 2000, la Parco Città S.p.A. (ora Gamma Tre S.p.A) ha stipulato un contratto di affitto di ramo d'azienda con la Taras S.a.s., avvalendosi del disposto di cui all'articolo 36 della legge n. 392 del 1978. Pertanto tale Società (che si occupava di assistenza a categorie protette) è succeduta nel contratto di locazione, in assenza di eccezioni da parte dell'INAIL.

Successivamente, il Sindaco di Vicenza, con ordinanza del 30 gennaio 2003, disponeva l'immediata cessazione di ogni attività di gestione da parte della Taras S.a.s. affidando alla ASL n. 6 di Vicenza, in via eccezionale e

transitoria, l'insieme dei provvedimenti atti a garantire una adeguata assistenza agli ospiti. La Asl n. 6, a sua volta, ha chiesto all'IPAB «Proti-Salvi-Trento» la disponità ad assumere la gestione della struttura.

Con decreto del 25 febbraio 2003, la Procura della Repubblica presso il tribunale di Vicenza ha disposto il sequestro penale preventivo dell'immoblle e intimato al legale rappresentante della «Taras S.a.s.» la cessazione immediata della gestione della struttura, nominando custode giudiziario il Presidente dell'IPAB.

Sulla vicenda, in sede penale, sono stati aperti due procedimenti, tuttora pendenti, che vedono il responsabile della Taras indiziato del delitto di maltrattamenti continuati ed aggravati, di concorso nel delitto aggravato e continuato di abusivo esercizio di professione medica e di concorso nel delitto aggravato e continuato di abuso di mezzi di contenzione, di responsabilità nella morte di una anziana degente della struttura avvenuta nel novembre del 2001.

L'IPAB ha manifestato il proprio interesse a svolgere stabilmente la gestione delle attività sanitarie e socio-sanitarie presso il Centro, al termine del periodo gestionale a carattere transitorio. Tale possibilità, nelle more del sequestro penale, è al vaglio delle competenti Unità regionali dell'INAIL con riguardo alle varie questioni da superare che contemplano, tra l'altro, anche la controversia in atto con la società Parco Città S.p.A. (come detto ora Gamma Tre S.p.A.) per gli inadempimenti degli obblighi contrattuali riferiti alla mancata esecuzione di lavori di adattamento della struttura e per l'ottenimento di tutte le autorizzazioni amministrative.

L'Istituto, inoltre, al fine di tutelare i propri interessi ha formalmente notificato la risoluzione di diritto del contratto di locazione sia alla società Parco Città sia alla Taras S.a.s. per le violazioni, omissioni ed inadempienze agli oneri e doveri imposti dal contratto di affitto e con riserva di ogni ulteriore azione di difesa.

Attualmente il Centro è ancora gestito dall'IPAB, sulla base dell'ordinanza del Sindaco di Vicenza e del decreto della Procura della Repubblica di Vicenza che ha nominato la stessa IPAB custode giudiziario.

L'Istituto persegue, comunque, con il massimo impegno la definizione delle problematiche rimaste aperte, tenuto conto della rilevanza sociale che riveste la realizzazione del Centro stesso.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali
MARONI

(20 luglio 2004)

FABRIS. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che si registrano continui incidenti nel tratto in galleria tra Vicenza-Est e Vicenza-Ovest sull'A4 (Gallerie dei Berici);

che la galleria più funestata dagli scontri è la galleria lunga in direzione Venezia;

che i dati del 2003 riportano che si sono verificati 34 scontri nel 1999, 26 nel 2000, 24 nel 2001, 31 nel 2002 e 22 lo scorso anno;

che risale al 2003 la data dell'ultimo drammatico incidente in cui è stato coinvolto un autobus carico di cittadini dell'Est, sul quale in 7 hanno trovato la morte;

che non sono ancora state appurate le cause del ripetersi degli incidenti verificatisi in questi ultimi anni nelle cosiddette gallerie dei Berici;

considerato che sembrerebbe che gran parte di tali incidenti siano stati provocati dalla scarsa illuminazione delle gallerie in questione, dove la società autostradale competente non avrebbe operato interventi atti a migliorare le condizioni di sicurezza,

si chiede di sapere di sapere se non sia il caso che il Ministro in indirizzo, tramite l'ANAS, verifichi quanto previsto dalla concessione in essere per quanto riguarda gli impegni sulla sicurezza della circolazione di competenza della società concessionaria, in particolare per la messa in sicurezza delle gallerie dei Berici nel tratto autostradale Brescia-Padova.

(4-06633)

(22 aprile 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, sono state richieste informazioni all'ANAS S.p.A. la quale comunica quanto segue.

Le gallerie di competenza della Società autostradale concessionarie della A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova sono le seguenti:

direzione Est – galleria S. Agostino della lunghezza di metri 339;

direzione Ovest – galleria S. Agostino della lunghezza di metri 320;

direzione Est – galleria Madonna dei Berici della lunghezza di metri 614;

direzione Ovest – galleria Madonna dei Berici della lunghezza di metri 605.

Tutte le gallerie sono già conformi ai dispositivi di cui alle lettere *a)* e *d)*, comma 1, dell'articolo 2 del decreto del Ministero dei lavori pubblici del 5 giugno, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 settembre 2001.

Le verifiche tecniche relative alla distanza di visuale libera, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera *c)*, del decreto citato sono già state effettuate con esito positivo per tutte le gallerie.

Gli impianti di illuminazione delle gallerie di Madonna dei Berici e di S. Agostino sono stati realizzati secondo il progetto approvato dall'ANAS con decreto ministeriale 20 luglio 1989, n. 1398; i lavori, ultimati nel 1992 e regolarmente collaudati da parte di tecnici nominati dall'ANAS, sono oggetto di manutenzione periodica e il loro stato di efficienza è da ritenersi buono.

Il piano adottato dalla concessionaria per la manutenzione ordinaria, straordinaria e per il corretto mantenimento degli impianti prevede un costante controllo attraverso ditte specializzate nel settore.

Il monitoraggio per la verifica del corretto funzionamento di tutte le apparecchiature è quotidiano e costante e viene attuato da parte degli ausiliari della viabilità della società concessionaria. Ogni anomalia viene segnalata al Centro Operativo che allerta i tecnici incaricati e la ditta di manutenzione che provvede, in tempi brevissimi, alla risoluzione.

Nell'anno 2002 la concessionaria ha provveduto alla verniciatura con colore bianco delle pareti delle gallerie; con cadenza quadrimestrale provvede alla manutenzione mediante la completa pulizia ed al lavaggio delle pareti, compresi i delineatori di margine delle gallerie.

La pavimentazione risulta in buono stato di conservazione e manutenzione, con lo strato di usura tipo Anti-Skid con un notevole indice di aderenza.

L'Ente comunica che la concessionaria, sulla base delle indicazioni normative in tema di illuminazione delle gallerie, contenute nella norma UNI 11095/2003, sta procedendo alla verifica dello stato degli impianti delle gallerie autostradali di sua competenza ed in funzione dei riscontri procederà agli eventuali adempimenti tecnologici richiesti.

L'ANAS rappresenta, infine, che l'incidente del giugno 2003 citato nell'interrogazione non è avvenuto all'interno delle gallerie: il torpedone in oggetto ha difatti avuto una collisione contro le barriere di sicurezza sul lato destro della carreggiata a circa 40 metri prima dell'imbocco della galleria.

Da ultimo, la società stradale informa che l'aumento del traffico pesante ha indotto la concessionaria ad estendere per l'anno 2004 il divieto di sorpasso ai mezzi pesanti, già in vigore nelle tratto delle gallerie, anche tra i caselli di Vicenza Est e di Montecchio Maggiore.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(30 luglio 2004)

FLORINO. – *Ai Ministri dell'interno, dell'ambiente e per la tutela del territorio e dell'economia e delle finanze*. – Premesso:

che in data 23 gennaio 2003, prot. 0326, il Direttore del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano inviava ai Ministri in indirizzo una nota con oggetto: demolizione del compendio immobiliare oggetto di confisca definitiva ai sensi della legge n. 575/65, già in disponibilità della s.a.s. «Hotel Castelsandra», sito in Comune di Castellabate (SA) ed insistente nel perimetro del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano;

che l'Ente in premessa, con nota raccomandata A.R., prot. 0207 del 16 gennaio 2003, ha informato il Comune di Castellabate dell'avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 241/90, per l'emana-

zione dell'ordinanza di demolizione delle opere abusive dell'immobile in oggetto e ripristino dello stato dei luoghi,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi dei considerevoli ritardi nell'attuazione delle procedure di abbattimento del compendio immobiliare, che a quanto risulta all'interrogante sarebbe stato confiscato alla criminalità;

se non si ritenga di disporre misure per l'immediata applicazione della legislazione vigente senza tenere conto di «resistenze» localistiche, per ripristinare lo stato dei luoghi e completare il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano.

(4-04682)

(5 giugno 2003)

Risposta. – In merito alla problematica sollevata, si fa presente che l'Amministrazione comunale di Castellabate (Salerno) lo scorso 15 maggio ha approvato un progetto esecutivo che, utilizzando il fondo di rotazione istituito con la legge regionale della Campania n. 15 del 2002, e che ammonta a 600.000 euro, dispone la demolizione e la rimozione controllata di una copertura in eternit, nonché la demolizione di 26 prefabbricati e di alcune strutture in cemento armato situati all'interno del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, e facenti parte del compendio immobiliare «Hotel Castelsandra» che, come è noto, è stato confiscato alla delinquenza organizzata e devoluto allo Stato, ai sensi della legge n. 575 del 1965, come modificata dalla legge n. 109 del 1996.

Tale progetto comprende, di conseguenza, il completo rimboschimento delle relative aree, così come richiesto dall'Autorità di vigilanza del Parco stesso e auspicato, a livello centrale, dal Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio.

Il predetto progetto dà attuazione alla precedente delibera del 28 marzo 2003, con la quale il Consiglio Comunale di Castellabate aveva manifestato la propria volontà di porre in atto la disposizione del Direttore dell'Ente Parco del Cilento e Vallo di Diano relativa alla demolizione delle opere abusive e al ripristino dello stato dei luoghi del Compendio Hotel Castelsandra, pur conservando le parti del citato complesso sorrette da titoli edilizi formalmente rilasciati da mantenere nel patrimonio comunale, ai fini di pubblico utilizzo.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'Alì

(26 luglio 2004)

GARRAFFA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che consta all'interrogante:

che in base alla normativa in vigore il Consiglio comunale di qualunque comune d'Italia può svolgere, attraverso i propri consiglieri, atti-

vità ispettiva sugli atti della cosiddetta amministrazione attiva, rappresentata dal Sindaco e dai suoi Assessori;

che il Consiglio comunale, mediante la rappresentanza del proprio Presidente, deve operare affermando la dualità del ruolo rispetto alla Giunta ed al Sindaco;

che a seguito di discutibili scelte del Presidente del Consiglio comunale di Borgetto, cittadina in provincia di Palermo, che – raccordandosi con il Sindaco – ha ingiustificatamente sciolto una seduta consiliare, si è determinata una dura presa di posizione della maggioranza dei Consiglieri, che ha pacificamente occupato l'Aula consiliare;

che, contestualmente alla occupazione pacifica, i Consiglieri comunali hanno inviato una nota alla Prefettura di Palermo ed all'Assessorato regionale degli enti locali della Sicilia richiedendo, attraverso l'applicazione della normativa in vigore, una ispezione per verificare la validità di atti che, a detta dei Consiglieri, sarebbero stati avviati in palese violazione di legge;

che già in precedenza i Consiglieri, sottoscrivendo un documento inviato allo stesso Assessorato regionale degli enti locali, esprimevano il loro dissenso su attività del Sindaco che, secondo i sottoscrittori, non erano suffragate da principi di legalità, elencando affidamenti a trattativa privata, incarichi per consulenze ad esperti in numero maggiore a quanto previsto dalle norme;

che gli stessi Consiglieri criticavano l'operato degli uffici tecnici e del Segretario comunale per aver convalidato gli atti precedentemente citati,

l'interrogante chiede al Ministro in indirizzo se non ritenga necessario avviare, attraverso gli organi preposti, una adeguata iniziativa che individui eventuali responsabilità su quanto denunciato dai Consiglieri per evitare ulteriori ritardi nel funzionamento della macchina amministrativa, per affermare un ulteriore impegno per l'applicazione delle leggi e per consolidare principi di legalità che devono guidare le svariate forme di rappresentanza popolare.

(4-05421)

(15 ottobre 2003)

Risposta. – Da elementi acquisiti tramite la Prefettura di Palermo risulta che nel comune di Borgetto (Palermo), il 9 ottobre scorso, durante una seduta del Consiglio Comunale, si verificavano momenti di tensione scaturiti dal dibattito politico particolarmente acceso su alcuni punti all'ordine del giorno, che inducevano il Presidente a sciogliere la seduta in corso.

Tale decisione provocava la reazione della maggioranza dei consiglieri, che occupavano pacificamente l'aula consiliare in segno di dissenso verso la decisione del Presidente e provvedevano ad inviare una nota alla Prefettura di Palermo e all'Assessorato Regionale degli enti locali della Sicilia nella quale veniva stigmatizzato il comportamento del Presidente

del Consiglio Comunale, considerato come «un gravissimo atto di arroganza e di mancanza di democrazia», teso ad evitare la discussione in corso, incentrata sull'asserita illegittimità di alcuni atti adottati dal sindaco. Gli stessi consiglieri avanzavano all'Assessorato Regionale agli Enti Locali una formale richiesta di ispezione amministrativa, ai sensi dell'articolo 25 della legge regionale n. 44 del 1991 e sospendevano, intorno alle ore 23, l'occupazione dell'aula.

Successivamente il Sindaco del Comune di Borgetto inviava alla Prefettura e all'Assessorato due lettere, controfirmate, rispettivamente, dal Presidente del Consiglio Comunale e dal Segretario Comunale, con le quali forniva chiarimenti in merito all'accaduto, specificando tra l'altro che il rinvio dei lavori e la riconvocazione del Consiglio per il successivo 13 ottobre erano scaturiti dalla necessità di riportare la calma tra i consiglieri e che nell'occasione non era stato posto all'ordine del giorno nessun atto in palese violazione di legge.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'Alì

(26 luglio 2004)

IOVENE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che i lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, autostrada A/3, nel tratto calabrese continuano ad essere eseguiti con molte difficoltà ed enormi ritardi;

che, in particolare, nel tratto da Lamezia Terme a Reggio Calabria ci sono molte interruzioni, si transita su una sola corsia e diverse uscite autostradali sono state chiuse;

che tra queste uscite autostradali chiuse c'è lo svincolo delle Serre, in Provincia di Vibo Valentia;

che la chiusura dello svincolo delle Serre sta aggravando i problemi dei cittadini dei comuni dell'entroterra vibonese costretti, per raggiungere l'autostrada, ad utilizzare percorsi alternativi e strade inadeguate alla mole di traffico derivante dalla chiusura dello svincolo, e quindi pericolose;

che tale prolungamento penalizza inoltre i collegamenti tra l'autostrada A/3, i comuni dell'entroterra ed il capoluogo di provincia, Vibo Valentia;

considerato:

che in questi giorni sono state numerose le prese di posizione per una rapida riapertura dello svincolo autostradale delle Serre;

che negli ultimi 18 mesi il volume di produzione è stato molto basso a cantieri formalmente aperti tanto che, come può constatare chiunque percorra l'A/3, i cantieri sono aperti, i lavori fermi e non vi è traccia di operai;

che la priorità rimane quella di velocizzare i tempi di esecuzione, per dare certezze ai cittadini e garanzie sulla loro sicurezza e incolumità;

che è assolutamente urgente, in una regione già fortemente penalizzata da un forte *deficit* infrastrutturale nelle grandi vie di comunicazione, accelerare l'ammodernamento e l'adeguamento della A/3, unica autostrada che attraversa la regione e collega il Sud ed il Nord del paese,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato attuale dei lavori, quali siano i tempi previsti per la loro conclusione e quali le risorse effettivamente disponibili per quanto attiene al tratto calabrese dell'A/3;

se non si ritenga di intervenire con urgenza presso l'Anas al fine di riaprire lo svincolo autostradale delle Serre.

(4-06891)

(1° giugno 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'ANAS SpA ha fatto conoscere la situazione dei lavori attualmente in corso sulla autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

Nel tratto calabrese sono stati consegnati il 24 giugno scorso i lavori del maxilotto da Gioia Tauro a Scilla (dal Km. 393+500 al Km. 423+300 corrispondente al macrolotto n.5) ed entro la corrente stagione estiva saranno aggiudicati i lavori del maxilotto da Scilla a Reggio Calabria.

I lavori in chiusura sono aumentati a 18 lotti nei tratti campano e calabrese e sono in corso i lavori su 7 lotti, nei tratti campano e calabrese, la cui ultimazione è prevista per la fine del 2005.

Sono stati appaltati lavori di manutenzione, che prevedono interventi continuativi anche notturni e festivi, da completarsi prima dell'esodo estivo onde consentire la riapertura di lunghe tratte soprattutto nel territorio calabrese.

Nel tratto da Cosenza a Rogliano, per circa 7 chilometri, sono stati eseguiti lavori di ripristino della pavimentazione, gravemente deteriorata. Per la morfologia dei luoghi e per la buona esecuzione dei lavori è stata chiusa la carreggiata sud. L'interruzione si è protratta per il maltempo e per alcune difficoltà impreviste. Con turni potenziati, anche notturni, il lavoro è stato completato nel mese di giugno ed il tronco è stato riaperto normalmente al traffico.

La società stradale informa, inoltre, che alcuni cantieri i quali appaiono fermi e senza operai sono relativi ad appalti il cui contratto è stato rescisso.

Anche nel tratto Lamezia-Reggio Calabria sono presenti due dei citati cantieri. In questi tratti sono stati programmati numerosi interventi che consentiranno la riapertura entro il mese di luglio delle tratte non interessate da demolizioni di grandi opere.

L'ANAS rappresenta che i lavori nel tratto suddetto hanno avuto inizio nello scorso mese di maggio con modalità esecutive continuative anche di notte e nei giorni festivi.

In particolare sono state intraprese iniziative per:

ridurre le tratte soggette ad interruzione;

eliminare la lunghezza delle singole tratte;

adottare soluzioni di continuità nelle varie interruzioni che consentano il sorpasso dei mezzi pesanti;

incrementare il lavoro per addivenire alle nuove soluzioni di traffico;

programmare il lavoro su più turni e, ove possibile e sicuro, il lavoro notturno.

Nella tratta Lamezia-Reggio Calabria erano presenti da tempo interruzioni per chilometri 46 di cui continuative per circa chilometri 40 ed una nuova interruzione per causa di emergenza di altri 8 chilometri per un totale di chilometri 54.

La società stradale rende noto che con i nuovi provvedimenti adottati e con la chiusura del cantiere di emergenza le interruzioni scenderanno di quasi il 50 per cento. Il tratto di interruzione di maggiore lunghezza consecutiva sarà di chilometri 8 tra Rosarno e Gioia Tauro. In tale tratto saranno però possibili, in caso di emergenza, parziali riaperture guidate da personale, secondo un programma che privilegi la funzionalità a favore del traffico.

Per quanto riguarda, infine, lo svincolo delle Serre, l'ANAS fa presente che nei primi giorni di giugno questo è stato aperto in corsia nord mentre si prevede a breve la riapertura della canna sud, ammodernata a due corsie più corsia di emergenza. Ciò consentirà la riapertura totale dello svincolo.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(30 luglio 2004)

IOVENE, DE PETRIS, SODANO Tommaso, LONGHI, BRUTTI Paolo, FILIPPELLI, VERALDI, TURRONI, GIOVANELLI, DE ZULUETA, DALLA CHIESA, PAGLIARULO. – *Ai Ministri dell'interno, degli affari esteri, della giustizia e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso:

che dal servizio giornalistico «Una nave rosso veleno», pubblicato, il 10 giugno 2004, dal settimanale «L'Espresso», parrebbero emergere novità di assoluto rilievo riguardanti l'inchiesta ancora aperta dalla Procura di Paola per il caso dello spiaggiamento, avvenuto il 14 dicembre 1990 in località Formiciche (nel comune di Amantea in provincia di Cosenza), della motonave Rosso, appartenente alla compagnia di navigazione Ignazio Messina;

che dall'inchiesta giornalistica emerge, tra i punti più rilevanti, che sia il titolare della ditta che si occupò della demolizione della motonave Rosso, Nunziante Cannavale, che un sommozzatore incaricato dal Registro

navale italiano hanno dichiarato di non aver rinvenuto alcuna falla nella fiancata della nave spiaggiata. Una ulteriore riprova viene fornita anche dalle riprese contenute in una videocassetta amatoriale, realizzata a Formiciche nei giorni dopo lo spiaggiamento e acquisita agli atti dalla Procura di Paola;

che lo stesso Cannavale riferisce ai Carabinieri che le ditte intervenute prima della demolizione incomprensibilmente hanno aperto in una fase successiva, dopo lo spiaggiamento della Rosso, uno squarcio enorme sulla fiancata sinistra non visibile da terra e questi rilevano che tale apertura é servita «per fare uscire dalla stiva qualcosa di importante e voluminoso»;

che nel 1991 venne chiamata dalla Compagnia Ignazio Messina la società olandese Smit Tak, «società specializzata in bonifiche a seguito di incidenti radioattivi», secondo quanto attestato dal Procuratore capo di Reggio Calabria, Dott. Franco Scuderi, davanti alla Commissione bicamerale sul ciclo dei rifiuti, società che rinunciò dopo 17 giorni dall'incarico;

che sembrerebbero esistere testimonianze rese alla Procura di Paola che attesterebbero l'interramento illegale dei rifiuti provenienti dalla Rosso in almeno due diverse località (località Grassullo nel comune di Amantea in provincia di Cosenza e in località Foresta, nel comune di Serra D'Aiello, sempre in provincia di Cosenza);

che Giuseppe Bellantone, comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia, intervenuta sul posto insieme ai Carabinieri, ha testimoniato che già il 15 dicembre 1990, ad un giorno dallo spiaggiamento, a bordo del relitto della Rosso si sarebbero presentati «agenti dei servizi segreti» e che rinvenne sulla plancia della motonave documenti che a suo dire, come riporta il settimanale «L'Espresso», «richiamavano la natura della radioattività ed erano introdotti dalla sigla ODM», ossia Oceanic Disposal Management Inc., società (ancora attiva) creata da Giorgio Comerio, che pretendeva di mettere in opera su scala mondiale operazioni di seppellimento nei fondali marini di scorie radioattive, in violazione della convenzione di Londra del 1993 sull'inquinamento marino provocato dallo scarico in mare di rifiuti;

che tra le carte rinvenute sulla plancia della motonave Rosso, secondo quanto attestato dal Procuratore capo di Reggio Calabria Scuderi, c'era pure una mappa marittima con evidenziati una serie di siti. La stessa documentazione, mappa compresa (pubblicata sempre sulle pagine dell'Espresso), è nella disponibilità della magistratura di Paola. La mappa riporta una lunga lista di nomi di navi affondate nel Mediterraneo;

che il ruolo di Giorgio Comerio negli affari legati alla vicenda delle «navi a perdere» viene confermato dal Procuratore Capo di Reggio Calabria e dagli atti della Commissione monocamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti – istituita dalla Camera dei deputati nella XII legislatura – del 1996, come riportato nell'inchiesta giornalistica dell'«Espresso», e nella Relazione della Commissione bicamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti – istituita nel 1997 – del 25 ottobre 2000 in cui lo stesso viene indi-

cato come «il faccendiere italiano al centro di una serie di vicende legate alla Somalia»;

che Renato Pent, definito dagli inquirenti, come riportato dall'«Espresso», «noto trafficante di rifiuti tossico-nocivi», ha parlato di accordi tra Comerio e alcuni Governi esteri;

che, secondo la testimonianza resa ai Carabinieri nel 1995 da Maria Luigia Giuseppina Nitti, citata nell'articolo de «L'Espresso» di cui sopra, Giorgio Comerio «verso la fine del nostro rapporto mi esternò di appartenere ai servizi segreti (...)» nonché di vendere armi a vari Governi esteri e di avere contatti con ambienti mafiosi;

che a proposito dei legami tra Comerio e la società di navigazione Ignazio Messina nel servizio del settimanale l'«Espresso» viene riportato che in una nota informativa i Carabinieri scrivono: «La società Ignazio Messina imbarca presso il porto di Napoli e presso altri porti del Sud ... merci pericolose e rifiuti radioattivi con destinazione sconosciuta»;

che per quanto riguarda la questione riferita ai rifiuti radioattivi emerge, sempre dall'inchiesta dell'«Espresso», il ruolo assunto da Giorgio Comerio;

che a proposito delle connessioni tra i traffici denunciati nel servizio giornalistico e la vicenda di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, come riportato dall'«Espresso», emerge «un lavoro investigativo con al centro l'affondamento di una serie di navi avvenuto nei mari Tirreno e Jonio, ma che al suo interno racchiude molteplici ragioni d'allarme. Il sospetto degli inquirenti é che a bordo di quelle navi ci fossero rifiuti tossici e radioattivi, e che attorno a questa vicenda, legata a nazioni europee e non, si sia mossa una rete impressionante di faccendieri, trafficanti d'armi e agenti dei servizi segreti, uomini di governo e mafiosi. Tutti connessi da affari che in alcuni passaggi si incrociano con la Somalia e gli eventi che il 20 marzo 1994 sono costati la vita alla giornalista del Tg3 Ilaria Alpi e all'operatore Miran Hrovatin...»;

che viene riportato nel prosieguo del testo dell'indagine giornalistica de «L'Espresso» uno stralcio della relazione conclusiva dell'11/3/1996 della Commissione monocamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti in cui, proprio in relazione al ruolo di Comerio e al «suo progetto ODM», la Commissione segnala, come riportato, «l'esistenza, documentalmente provata, di intense attività di intermediazione poste in essere tra i titolari delle presunte attività di smaltimento in mare di rifiuti radioattivi e la Somalia» sottolineando le coincidenze con il caso Alpi/Hrovatin;

che molte delle vicende riportate da «L'Espresso» sono state oggetto di *dossier* elaborati dalle associazioni ambientaliste «Greenpeace Internazionale», «Legambiente Onlus» e «WWF Italia Onlus», consegnati a suo tempo alle Commissioni parlamentari e alle altre istituzioni competenti, relativi alle implicazioni nazionali e internazionali del traffico illecito di rifiuti pericolosi e radioattivi e al coinvolgimento in queste attività della criminalità organizzata,

si chiede di sapere:

se non si ritenga di garantire le risorse economiche affinché la Procura di Paola possa compiere le necessarie attività di indagine, eventuale recupero e analisi dei rifiuti interrati;

se i Ministri interrogati non ritengano di compiere accertamenti approfonditi sull'ODM Inc. e più in generale sull'esistenza e l'attività di una rete internazionale per il traffico illecito di rifiuti pericolosi e radioattivi via mare, che sembra avere interessi consolidati, che coinvolgono molti gruppi imprenditoriali e basi operative nel nostro paese;

se non si ritenga di condurre un approfondimento per verificare quale sia il ruolo della criminalità organizzata nella gestione del traffico illecito via mare di rifiuti radioattivi e pericolosi in ambito nazionale e internazionale e di come questo si intrecci con il traffico di armi;

se risponda al vero che Giorgio Comerio sarebbe in qualche modo collegato ai servizi segreti;

se risulti, come riferito da testimoni, che personale dei servizi avrebbe svolto indagini il 15 dicembre 1990 sul relitto spiaggiato della motonave Rosso;

se possano assumere rilievo gli scenari descritti nel servizio giornalistico de «L'Espresso» e negli atti della Commissione parlamentare sulla gestione del ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, in relazione alle attività di indagine riguardanti la vicenda Alpi/Hrovatin. (4-06933)

(17 giugno 2004)

RISPOSTA. – Il 14 dicembre 1990 la motonave «Rosso» (ex Jolly Rosso), con bandiera italiana e di proprietà della Società Ignazio Messina e C. con sede a Genova, partita dal porto di Malta con destinazione La Spezia, si è arenata sulla spiaggia di Camponara San Giovanni, frazione di Amantea, in provincia di Cosenza.

La motonave, con a bordo 16 membri di equipaggio, stava trasportando un carico di 9 *container* contenenti, secondo quanto dichiarato dal Comandante e dal Primo Ufficiale di coperta, 23.325 tonnellate di nylon, 75.465 tonnellate di tabacco e 70 tonnellate di prodotti per bevande.

A seguito dell'incidente, l'armatore della nave ha adottato tutte le misure necessarie per prevenire eventuali danni all'ambiente marino, data la presenza a bordo di carburante e lubrificante, il cui quantitativo è stato determinato a seguito di un sopralluogo fatto eseguire dal Registro Italiano Navale.

Il relitto è stato immediatamente circoscritto con panne galleggianti fornite dal rimorchiatore «Corona», dislocato nel porto di Vibo Valentia.

Le operazioni di rimozione del combustibile, ad eccezione dei residui oleosi presenti nella stiva numero 2, sono iniziate il 22 dicembre 1990 e sono state affidate alla Società «Siciliana Off Shore» s.r.l. ed alla «Calabria di Navigazione» s.r.l.. Il lavoro è stato completato l'8 gennaio 1991.

In data 17 gennaio 1992, la proprietà del relitto è passata, dalla Società Ignazio Messina e C., alla Società «Mo.smo.de» di Crotone che ha richiesto, alla Capitaneria di porto di Vibo Valentia, l'autorizzazione alla demolizione della motonave ed alla bonifica dell'arenile.

Sugli accertamenti effettuati, si informa che la predetta Capitaneria di Porto di Vibo Valentia ha avviato una inchiesta da cui è emerso che l'arenamento della nave è stato causato dallo sbandamento di quest'ultima, per una infiltrazione d'acqua nella stiva poppiera e dal successivo blocco dei motori.

I Vigili del Fuoco di Catanzaro hanno, altresì, effettuato accertamenti, utilizzando specifiche apparecchiature per la misurazione della radioattività e non si è registrata alcuna contaminazione a livello del suolo.

Nel mese di giugno 2003 la Procura della Repubblica di Lamezia Terme ha trasmesso, alla Procura della Repubblica di Paola, gli atti relativi allo spiaggiamento della motonave «Rosso».

Nel corso delle indagini, volte a verificare la fondatezza di un presunto traffico di rifiuti tossici, è stato evidenziato un ulteriore scavo nella zona di Serra d'Aiello, comune limitrofo ad Amantea, da parte delle maestranze della nave.

Questa notizia ha assunto un particolare interesse poiché era stato già autorizzato l'interramento, nella discarica comunale di Grassullo dell'agro Amantea, del carico ufficiale di bordo.

Presso la Procura di Paola le indagini sono ancora in corso in quanto, anche sulla base di riprese videoamatoriali, acquisite dallo stesso ufficio, risulta che al momento dell'incidente la nave «galleggiava» e, solo in una fase successiva, presentava un'apertura sulla fiancata.

La vicenda, peraltro, è stata oggetto di due procedimenti penali, uno presso la Pretura e, l'altro, presso il Tribunale di Reggio Calabria, quest'ultimo conclusosi con decreto di archiviazione emesso dal giudice per le indagini preliminari, su conforme richiesta del pubblico ministero in data 14 novembre 2000.

Per quanto riguarda l'esistenza e l'attività di una rete internazionale per il traffico illecito di rifiuti pericolosi e radioattivi via mare, si precisa che la Commissione monocamerale d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti, istituita nella precedente legislatura, si è già occupata di questi traffici.

Evidenti segnali di allarme si sono colti in alcune vicende giudiziarie da cui è emersa una chiara sovrapposizione tra queste attività illegali ed il traffico di armi.

In particolare l'inchiesta condotta dalla Procura di Lecce ha individuato il cosiddetto «Progetto Urano», finalizzato all'illecito smaltimento, in alcune aree del Sahara, di rifiuti industriali tossico-nocivi e radioattivi provenienti dai Paesi Europei.

Numerosi elementi indicavano il coinvolgimento nel suddetto traffico di soggetti istituzionali di governi europei ed extraeuropei, nonché di esponenti della criminalità organizzata e di personaggi spregiudicati, tra cui il noto Giorgio Comerio, faccendiere italiano al centro di una serie

di vicende legate alla Somalia ed all'illecita gestione degli aiuti della direzione Generale per la cooperazione e lo sviluppo.

Le indagini avviate dalla magistratura calabrese nel 1994 su alcuni affondamenti sospetti nel Mediterraneo e, in particolare, lungo le coste calabresi e ioniche, hanno evidenziato un ruolo chiave del faccendiere Giorgio Comerio, in contatto con noti trafficanti di armi e coinvolto anche nella fabbricazione di telemine destinate a Paesi come l'Argentina.

Da una attenta analisi dei documenti è emerso un imponente progetto per lo smaltimento in mare dei rifiuti radioattivi con la scelta dei vari siti che, nel pianeta ed anche nel mare Mediterraneo, avrebbero raccolto i pericolosi rifiuti. In particolare, il Comerio, peraltro noto trafficante di armi, aveva in animo di modificare una nave RO-RO (le stesse navi utilizzate per affondare le scorie radioattive), precisamente la «Jolly Rosso», per la costruzione di particolari ordigni (le telemine) o per l'alloggiamento e lancio dei penetratori. Successivamente il Lloyd di Londra appurava che la «Jolly Rosso» si era spiaggiata nel dicembre del 1990 a largo di Capo Suvero, nel territorio di Lamezia Terme e rottamata.

Dai registri dei Lloyds si rileva, infatti, che numerose sono le navi affondate in modo sospetto nel Mediterraneo. Tra queste assumono particolare rilievo, oltre alla «Rigel», la motonave ASO, affondata il 16 maggio 1979 al largo di Locri, carica di 900 tonnellate di solfato ammonico, la motonave «Mikigan», carica di granulato di marmo, affondata il 31 ottobre 1986 nel mar Tirreno.

Fortemente sospetto è anche l'affondamento della «Four Star I», battente bandiera dello Sri Lanka, con carichi vari, affondata il 9 dicembre 1988 in un punto neppure noto dello Ionio meridionale, durante il viaggio da Barcellona ad Antalya (Turchia).

Per quanto riguarda la motonave «Rosso» (ex «Jolly Rosso» – famosa per essere la «nave dei veleni»), risulta che doveva essere adattata alla costruzione delle «telemine», o alla collocazione ed al lancio dei «penetratori» contenenti i rifiuti delle centrali nucleari di tutti i paesi europei con i quali, lo stesso Comerio, ha trattato e concluso contratti di smaltimento.

Dalle indagini eseguite dalla Capitaneria di Porto di Vibo Valentia sulle cause dello «spiaggiamento» della nave, o meglio dal suo «non riuscito» affondamento, risulta una similitudine con le modalità che hanno visto come protagonisti gli equipaggi e i comandanti delle motonavi già menzionate.

La Procura della Repubblica di Paola ha in corso, del resto, un procedimento penale relativo al presunto smaltimento di rifiuti pericolosi.

Nell'ambito di tale procedimento, nel gennaio 2004, la sezione inquinamento da sostanze radioattive del reparto operativo del Comando carabinieri e tutela dell'ambiente, è stata delegata, dalla predetta Procura, a svolgere indagini nelle zone interessate dall'incidente, con particolare riferimento a Grassullo nel comune di Amantea (Cosenza) e Foresta Aiello nel comune di Serra D'Aiello (Cosenza).

La Procura ha chiesto l'effettuazione di misurazioni per un eventuale riscontro di radioattività, che non ha fatto registrare variazioni rilevanti ri-

spetto al fondo naturale di radiazione dei luoghi. È stata individuata, invece, la presenza di fanghi di lavorazione industriale di minerale, abbandonati nell'area di demanio pubblico.

Si rappresenta, inoltre, che, a norma dell'articolo 4 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia (decreto del Presidente della Repubblica n. 115 del 30 maggio 2002), le spese del processo che il magistrato ritiene di dover ordinare sono anticipate dall'erario; il pagamento è eseguito dal concessionario che utilizza «le entrate del bilancio dell'erario, di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 237, e successive modificazioni, nonché quelle di cui al presente testo unico, trattenendo le somme pagate da quelle destinate all'erario a fronte delle riscossioni (articolo 173 del Testo Unico), o dall'ufficio postale (articolo 174 del Testo Unico).

L'Amministrazione Centrale ha provveduto ad accreditare, ai funzionari delegati, i fondi del relativo capitolo di bilancio al fine di rimborsare all'Ente Poste ed ai Concessionari per la riscossione quanto da loro anticipato per le medesime spese (articolo 183 del Testo Unico).

Ne consegue che l'effettuazione di particolari indagini da parte della Procura non richiede un apposito stanziamento da parte del Ministero della giustizia, essendo le Poste e i Concessionari tenuti per legge ad anticipare le spese che il magistrato ha ritenuto indispensabili per l'accertamento dei reati oggetto di indagine.

Va, inoltre, segnalato che non risultano notizie che collegano la motonave Rosso ed il Comerio con la vicenda degli omicidi Hrovatin e Alpi. Quest'ultima compare, invece, nel procedimento archiviato nel 1997 nel quale il Comerio, agendo per conto della O.D.M. (la già citata *holding* internazionale per l'inabissamento in mare di rifiuti tossico-nocivi), avrebbe avuto contatti con le autorità del Gambia e della Sierra Leone, con l'apparente obiettivo di realizzare sistemi per lo stoccaggio e lo smaltimento di scorie radioattive.

Si fa, infine, presente che, sulla base di quanto rappresentato dal Sisde, non sono emersi elementi riguardanti presunte indagini, svolte il 15 dicembre 1990, sul relitto spiaggiato della motonave Rosso.

È stato, altresì, segnalato che Giorgio Comerio non è mai stato dipendente del SISDE, nè risultano collegamenti dello stesso con il suddetto organismo.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
GIOVANARDI

(27 luglio 2004)

MALABARBA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

a Milano, su 13.000 domande di regolarizzazione da parte dei cittadini stranieri non comunitari, 280 sono già state rigettate e 23 sono le espulsioni eseguite dalla polizia nelle ultime due settimane;

risulta all'interrogante che, in data 21 febbraio 2003, un lavoratore straniero, convocato allo sportello polifunzionale della Prefettura-UTG di Milano (via Anemoni) con il proprio datore di lavoro, per la stipula del contratto di lavoro e relativo contratto di soggiorno, si è visto immotivatamente condurre da personale di polizia addetto allo sportello polifunzionale presso l'Ufficio stranieri della Questura di Milano ove gli è stato comminato un decreto di espulsione con accompagnamento alla frontiera e contestuale decreto di trattenimento preso il Centro di permanenza temporanea ed assistenza di via Corelli;

al lavoratore in questione non è stato notificato un formale diniego/rifiuto di rilascio del permesso di soggiorno con indicati i motivi ostativi eventualmente riscontrati dalla Questura e che dunque lo stesso non è stato messo nelle condizioni né di sapere il perché del diniego di regolarizzazione né di esperire l'opportuno mezzo di impugnazione;

oltre che fortemente lesiva nei confronti dello straniero, la situazione sopra descritta è del tutto pregiudizievole anche nei confronti del datore a cui fino ad oggi non è stato comunicato un formale provvedimento di rigetto;

il datore, nella citata situazione, si è visto letteralmente «portare via» il proprio lavoratore – per il quale aveva adempiuto a tutti gli oneri previdenziali richiesti dalla normativa nonché l'alto costo di spedizione dell'assicurata – senza che la Prefettura-UTG di Milano gli fornisse alcuna spiegazione di quanto stava accadendo;

la legge prevede che una volta rimpatriato, lo straniero non potrà più rientrare per 10 anni, pena l'arresto. Nel caso di una coppia, qualora uno dei due si vedesse respingere la domanda, non potrebbero stare insieme neppure chiedendo il ricongiungimento familiare;

risultano molti altri casi analoghi a quello sin qui descritto che sono stati denunciati nei giorni scorsi dai sindacati e dai legali degli immigrati e delle famiglie attraverso la stampa nazionale (esempio: «La Repubblica» dell'11 marzo),

si chiede di sapere:

quale sia, ad oggi, il bilancio della applicazione della legge Bossi-Fini;

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario ed opportuno accertare se quella sopra descritta è la prassi delle Amministrazioni Prefettura-UTG e Questura di Milano o se trattasi di prassi diffusa su tutto il territorio nazionale;

se non ritenga doveroso adottare ogni provvedimento affinché sia sempre rispettato e seguito l'*iter* delle procedure di regolarizzazione in conformità alla legge e a tutti i principi fondamentali in materia di procedimento amministrativo, in base ai quali tutti i provvedimenti conclusivi di un procedimento devono essere scritti, motivati e comunicati agli interessati con ogni indicazione sulle modalità e tempi di impugnazione.

(4-04087)

(11 marzo 2003)

RISPOSTA. – Le potenzialità della legge n. 189 del 2002, cosiddetta legge Bossi-Fini, come strumento per il governo dell'immigrazione, sono testimoniate dal primo risultato ottenuto, ossia la regolarizzazione e l'emersione dal lavoro nero di oltre 700.000 lavoratori stranieri.

Il 31 dicembre 2003, infatti, perfettamente in linea con le previsioni governative, si è definitivamente conclusa l'operazione, avviata nel mese di novembre del 2002, di emersione e regolarizzazione dei lavoratori extracomunitari irregolari presenti nel nostro paese prevista sia dalla citata legge n. 189 del 2002 che dalla legge n. 222 del 2002, di conversione del decreto-legge n. 195 dello stesso anno.

Si è trattato di un'operazione che non ha precedenti in Europa per dimensione, complessità degli adempimenti e tempi di realizzazione.

Va sottolineato che la regolarizzazione è la premessa indispensabile all'inserimento di quanti vengono in Italia per lavorare pacificamente nel rispetto delle nostre leggi e dei nostri valori, ed è anche un'efficace forma di prevenzione nei confronti di quel fanatismo religioso, che alligna, soprattutto, nell'emarginazione sociale e nell'isolamento culturale.

La consistente quantità di domande di regolarizzazione presentate e le iniziali difficoltà tecniche incontrate, sono state superate anche grazie alla efficiente organizzazione messa a punto dalle Amministrazioni interessate alla realizzazione di tale progetto.

A tal proposito si ricorda che con ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3262 del 31 gennaio 2003 è stata resa possibile l'assunzione di complessive 1250 unità di lavoratori temporanei, di cui 900 inseriti nell'organico del Ministero dell'interno e distribuiti fra Prefetture e Questure, mentre 350 unità, destinate al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sono state collocate presso gli sportelli ove era presente tale Ministero.

Inoltre, essendo stato previsto un contributo previdenziale di 290 euro per la regolarizzazione delle cosiddette «badanti» e di 700 euro per i lavoratori subordinati, l'operazione di regolarizzazione ha permesso di far affluire nelle casse dello Stato ben 353 milioni di euro, pari a 683,5 miliardi di vecchie lire.

Gli sportelli polifunzionali delle Prefetture, nati dalla collaborazione tra aziende private (Poste italiane) e amministrazioni pubbliche (Ministero dell'interno, Ministero del lavoro e delle politiche sociali, Agenzie delle entrate, INPS e INAIL), sono stati un potente moltiplicatore di efficienza e rapidità del processo.

Questa grande legge di riforma dispiegherà completamente i propri effetti soltanto una volta definito l'*iter* di approvazione di tutti i regolamenti attuativi in essa previsti.

In particolare, si rammenta che quello relativo alle modalità di coordinamento fra il Comitato dei ministri e il gruppo tecnico di lavoro istituito presso il Ministero dell'interno – decreto del Presidente della Repubblica 6 febbraio 2004, n. 100 – è già stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 94 del 22 aprile 2004. Degli altre tre, quelli sull'asilo e sull'interconnessione informatica sono stati definitivamente approvati dal Consiglio

dei ministri nella seduta del 9 luglio scorso e sono ormai in via di pubblicazione, mentre quello generale sull'immigrazione è prossimo alla definitiva approvazione da parte del Consiglio dei ministri.

In proposito, va ricordato, altresì, che la direttiva del Ministro dell'interno per l'anno 2004 individua, fra le priorità politiche, il perseguimento di una sempre più efficace attuazione della citata legge n. 189.

Nella stessa direttiva, pertanto, come obiettivi operativi e strategici, vengono indicati, oltre all'emanazione e all'attuazione dei regolamenti, l'istituzione degli sportelli unici per l'immigrazione, il potenziamento del sistema dei centri di permanenza e assistenza agli immigrati e la pianificazione dei centri di identificazione per richiedenti asilo, nonché l'ulteriore opera di prevenzione e di contrasto alle diverse forme di criminalità nell'ambito dell'immigrazione clandestina, del traffico di esseri umani e della prostituzione.

Sotto quest'ultimo profilo, va ricordato che, nel periodo di vigenza delle relative disposizioni introdotte dalla legge n. 189, è stata data puntuale applicazione alle norme sul contrasto all'immigrazione illegale che ha fatto registrare, lo scorso anno, una diminuzione complessiva di circa il 40 per cento degli sbarchi clandestini, nonché un azzeramento del flusso migratorio verso la Puglia.

Nello stesso anno 2003 la percentuale degli espulsi, sul totale dei clandestini identificati, è passata dal 58,8 del 2002 al 61,5.

Venendo ora al caso specifico sollevato, si precisa che l'episodio in questione è riferito all'espulsione di un cittadino marocchino che, all'atto della presentazione presso lo sportello polifunzionale della Prefettura UTG di via Anemoni, a Milano, in data 21 febbraio 2003, per la definizione della procedura di regolarizzazione, è risultato gravato da una denuncia per aver prodotto falsa documentazione a corredo dell'istanza di sanatoria presentata ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 16 ottobre 1998.

Il provvedimento di espulsione, adottato in applicazione delle vigenti disposizioni, è stato notificato allo straniero nella stessa data e il 18 marzo successivo la Prefettura ha, conseguentemente, respinto la domanda di emersione dell'istante datore di lavoro.

Il Giudice preposto alla convalida del provvedimento, nonostante le articolate eccezioni sollevate dal legale dello straniero circa la procedura seguita, ha respinto il ricorso avverso l'espulsione e convalidato il decreto di trattenimento presso il locale Centro di permanenza. Il 12 marzo il cittadino marocchino è stato accompagnato nel paese d'origine.

Si precisa, infine, che, il 13 marzo 2003, il Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'interno, con apposita circolare, indirizzata a tutte le Questure, ha indicato, per le ipotesi di condizioni ostative al previsto nulla osta per la regolarizzazione, l'esatta sequenza cronologica degli atti da compiere, nel pieno rispetto delle norme e dei princìpi generali che regolano il procedimento amministrativo, che non contempla, in alcun caso, l'adozione di un provvedimento formale di diniego del permesso di soggiorno.

Diverse sono, inoltre, le forme di tutela previste per i destinatari dei due provvedimenti: il diniego dell'istanza di regolarizzazione può essere impugnato, davanti al T.A.R. competente, dal datore di lavoro istante destinatario dello stesso, mentre il provvedimento di espulsione e di accompagnamento al Centro di Permanenza Temporanea, notificato al lavoratore tramite le forze di polizia, è ricorribile presso il Tribunale in composizione monocratica ai sensi dell'articolo 12, comma 8, della legge n. 189.

Il ricorso avverso il decreto di espulsione può essere presentato anche per il tramite della rappresentanza diplomatica o consolare italiana nel Paese di origine del cittadino espulso il quale è ammesso al gratuito patrocinio a spese dello Stato italiano in alternativa alla nomina di un legale di fiducia.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(26 luglio 2004)

PAGLIARULO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 10 settembre 2003 i viaggiatori saliti sul treno n. 7208 delle ore 7,34, in partenza dalla stazione di Velletri, alla chiusura delle porte sono rimasti fermi in stazione con tutte le porte bloccate fino alle ore 7,56;

durante tale lasso di tempo i viaggiatori erano impossibilitati a scendere dal treno e nel frattempo non ricevevano comunicazione alcuna da parte del personale Trenitalia sui motivi del guasto, sulla durata e sull'orario di ripartenza. Per oltre 20 minuti i viaggiatori sono rimasti letteralmente sequestrati sul treno. Alle 7,56 le porte del treno sono state aperte da alcuni viaggiatori che hanno attivato l'apertura di emergenza. Solo allora, dopo sollecitazione dei viaggiatori stessi, è stato comunicato un guasto del treno;

l'episodio sopra descritto si va ad aggiungere ad altri numerosi disservizi che si verificano quotidianamente sulla tratta Roma-Velletri, tratta che serve numerosi pendolari;

quotidianamente si verificano guasti di varia natura che interessano a volte la linea stessa, a volte i locomotori, segno evidente che sulla linea e sul materiale ivi utilizzato non viene più effettuata alcuna manutenzione ordinaria. Ormai il ritardo sulla tratta Roma-Velletri non rappresenta più un'eccezione ma la regola;

solo negli ultimi sette giorni sono stati accumulati ritardi per ore; si riportano di seguito alcuni episodi: 5 settembre 2003: il treno delle 16,33 da Roma è arrivato a Velletri alle 18; 8 settembre 2003: il treno delle 19,33 in partenza da Roma a causa dei passaggi a livello non funzionanti è arrivato a Velletri alle 21 anziché alle 20,30; 9 settembre 2003: il treno delle 7,34 da Velletri è partito alle 8,20,

si chiede di sapere quali misure si intenda prendere nei confronti di Trenitalia e del trasporto regionale per accertare la responsabilità di tali disservizi e operare per il ripristino di un normale funzionamento del servizio ferroviario sulla tratta.

(4-05218)

(18 settembre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, occorre innanzitutto premettere che, come noto, il servizio di trasporto regionale, a seguito dell'attuazione del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999, non è più di diretta competenza dello Stato.

Infatti, i servizi di trasporto regionale sono stati oggetto di appositi contratti fra Trenitalia s.p.a. e le competenti Autorità regionali e, quindi, nelle problematiche relative a tale tipologia di trasporto non trova applicazione il Contratto di Servizio nazionale.

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito le motivazioni che hanno determinato gli episodi evidenziati nell'atto ispettivo.

Giorno 5 settembre 2003

Il treno delle 16.33 da Roma è arrivato a Velletri alle ore 18.10. Tale ritardo è stato provocato da un guasto al passaggio a livello al km 30-382 ubicato tra le stazioni di Cecchina e Lanuvio causato dall'inceppamento delle spazzole del motore della cassa di manovra; tale guasto di carattere assolutamente infrequente è connesso alla tipologia dell'apparecchiatura stessa ed è stato eliminato compatibilmente con i tempi tecnici legati all'intervento effettuato.

Giorno 8 settembre 2003

Il treno delle 19.33 in partenza da Roma a causa dei passaggi a livello non funzionanti è arrivato a Velletri alle 21.00 anziché alle ore 20.30. Tale ritardo è stato provocato da un guasto che ha interessato le nuove casse di manovra di tipo TD 96 installate nei passaggi a livello ubicati tra S. Eurosia e Velletri; questi dispositivi sono stati messi in opera nei primi 15 giorni del mese di agosto 2003. L'approfondita analisi delle anomalie, che si verificavano a carattere saltuario e le relative verifiche condotte peraltro su apparecchiature di tipologia innovativa, ha condotto all'individuazione ed all'attivazione degli opportuni interventi correttivi (sostituzione di alcune centraline). Ad oggi non si sono verificate ulteriori simili anomalie.

Giorno 9 settembre 2003

Il treno delle 7.34 da Velletri è partito alle 8.20. Il treno che parte da Velletri alle ore 7.34 è il treno n. 7207 che parte da Roma alle ore 6.19 e giunge a Velletri alle ore 7.23. Il giorno in questione il treno n. 7207 giungeva a Velletri alle ore 8.40 (+ 77 minuti di ritardo) a causa di un guasto al locomotore verificatosi tra le stazioni di Roma Casilina e Ciampino, per

cui il treno n. 7208 partiva da Velletri alle ore 8.18 utilizzando il materiale del treno 7209 giunto a Velletri alle ore 8.01 (+ 2 minuti di ritardo).

Giorno 10 settembre 2003

Sul regionale 7208, in partenza dalla stazione di Velletri alle ore 7.34, le porte del treno sono rimaste bloccate per venti minuti. Si è, infatti, verificato un guasto tecnico al sistema di trazione della locomotiva; il personale ha tentato di riabilitare la macchina eseguendo numerose volte le operazioni previste che comportano l'intervento del dispositivo di sicurezza e la conseguente chiusura automatica delle porte delle carrozze. Dopo circa un quarto d'ora il personale riusciva a recuperare la funzionalità della locomotiva e le porte del treno venivano riaperte.

Per quanto riguarda i ritardi, Ferrovie dello stato s.p.a. ha riferito che nell'anno 2003 sulla linea Roma-Velletri la percentuale dei treni giunti a destinazione con un ritardo inferiore ai 5 minuti è stata dell'86 per cento e del 97 per cento quella relativa ai treni giunti a destinazione con un ritardo inferiore ai 15 minuti; tali risultati sono in linea con gli obiettivi previsti nel contratto di servizio con la Regione Lazio.

Attualmente l'offerta commerciale sulla FR4 o linee metropolitane è stata arricchita di un nuovo collegamento in partenza da Velletri alle ore 6.57; si ricorda che giornalmente su tale linea sono effettuati 59 treni, di cui 40 con vetture a doppio piano e 19 con ALE 801/940.

Negli ultimi mesi non si sono verificate particolari criticità come rilevato dal costante monitoraggio effettuato dalla sala operativa del trasporto regionale.

Ad ogni modo Ferrovie dello stato s.p.a. assicura di proseguire nel programma di ammodernamento dell'intera flotta regionale di Trenitalia s.p.a. nel Lazio al quale la stessa Regione partecipa con finanziamenti propri come stabilito nell'accordo firmato l'8 maggio 2003.

È opportuno infine sottolineare che gli interventi di manutenzione della linea FR4 Roma-Velletri non richiedono provvedimenti straordinari o più rilevanti di quelli da effettuarsi sulle altre linee.

Il Sottosegretario di Stato
per le infrastrutture ed i trasporti
SOSPIRI

(30 luglio 2004)

PERUZZOTTI, MONTI, STIFFONI, PIROVANO, PEDRAZZINI, FRANCO Paolo. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

la Società Olicar S.p.a, in collaborazione con la Devi Impianti s.r.l. di Varese, è la ditta appaltatrice dei servizi di conduzione e manutenzione degli impianti termici della Casa circondariale di Busto Arsizio;

le suddette società si troverebbero nell'impossibilità di assolvere pienamente alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dei predetti impianti termici, poiché la direttrice della Casa circondariale di Busto

Arsizio avrebbe impedito l'accesso «indiscriminato» ai loro tecnici, operai, fuochisti, indispensabili, ognuno per la propria specializzazione, all'esecuzione delle opere previste;

la predetta direttrice avrebbe, quindi, ignorato deliberatamente l'elenco dettagliato dei nominativi indicati dalle ditte conduttrici, consentendo l'accesso «dietro scorta degli agenti» a sole tre persone, le quali non sarebbero in grado di espletare mansioni che esulano dalle rispettive specializzazioni;

le ditte conduttrici, a causa dell'insolito comportamento della direttrice in parola, sarebbero impossibilitate ad onorare il contratto stipulato, mediante convenzione, per il servizio di conduzione e manutenzione termica presso la Casa circondariale di Busto Arsizio, con il Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria del Provveditorato Regionale per la Lombardia;

a nulla sarebbe valso l'intervento del Provveditore competente, messo al corrente dalle ditte conduttrici dell'impossibilità di far accedere il proprio tecnico esperto nella riparazione del bruciatore delle caldaie, al fine di scongiurare il blocco delle caldaie stesse;

la direttrice in parola, incurante di assumere una posizione pregiudizievole per la salute degli ospiti della Casa circondariale (carcerati e operatori), pare abbia preferito rimanere con le caldaie «in avaria», piuttosto che concedere al bravo tecnico fuochista Mirko Bulegato (nato a Busto Arsizio) di accedere nei locali dell'istituto, poiché ritenuto «non gradito» per «risultanze penali» a suo carico;

la mancanza di gradimento del tecnico fuochista sarebbe giustificata dalla condanna inflitta a quest'ultimo per «attraversamento dello spartitraffico o inversione del senso di marcia su carreggiate, rampe o svincoli ...»; una grave violazione del Codice della strada che sarebbe costata al Sig. Mirko Bulegato la sospensione della patente di guida per sei mesi e un'ammenda di 774,69 euro (così come riportato nel Casellario giudiziale di Busto Arsizio);

pur avendo commesso un'azione che avrebbe potuto mettere a repentaglio la propria vita e quella altrui, non si comprendono i motivi che hanno indotto la direttrice dell'Istituto in parola a trattare il Sig. Mirko Bulegato alla stregua di un «pericoloso criminale», tanto da ritenere indispensabile farlo scortare e controllare dal personale della polizia penitenziaria all'interno della Casa circondariale;

ulteriori vincoli, relativi alla verifica dell'autocertificazione dei tecnici designati dalle ditte conduttrici per interventi urgenti di manutenzione degli impianti, e divieti non ben motivati all'accesso di tecnici designati dalla ditta Devi Impianti s.r.l. (previo allontanamento «coatto» degli stessi dall'Istituto), sarebbero stati espressi dalla direttrice in parola, tanto da impedire la riparazione della seconda caldaia, che dal 31 dicembre 2002 risulterebbe «non funzionante»,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se, alla luce di quanto espresso in premessa, non si ritenga opportuno avviare un'indagine per valutare le reali motivazioni che indurreb-

bero la direttrice della Casa circondariale di Busto Arsizio ad assumere comportamenti che, in ogni caso, arrecano grave pregiudizio all'Istituto e alla salute fisica dei reclusi e del personale penitenziario;

se non si intenda intervenire per verificare i comportamenti messi in atto dal Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria del Provveditorato Regionale per la Lombardia che avrebbe dovuto adoperarsi al meglio per dirimere efficacemente l'incompatibilità creatasi tra la direttrice in parola e le ditte conduttrici, poiché la ventilata impossibilità di gestire gli impianti (e quindi gli eventuali danni arrecati in termini di funzionalità e sicurezza), in ottemperanza a quanto previsto dalla convenzione in essere, nonché dalla stessa normativa UNI e CEI, potrebbe rappresentare motivo di rivalsa nei confronti del Provveditorato stesso da parte della società appaltatrice;

se non si ritenga che un comportamento sospettoso e poco tollerante manifestato nei confronti del Sig. Mirko Bulegato debba costituire oggetto di riflessione oltre che di motivato e legittimo pregiudizio nei confronti di una persona che, nella sua qualità di direttrice di un Istituto di pena, dovrebbe avere spiccate doti psico-pedagogiche che le consentano di liberarsi da qualunque atteggiamento discriminatorio, al fine di assolvere al meglio al compito di indirizzo e coordinamento delle attività di «recupero, rieducazione e reinserimento nella società» di individui che hanno trasgredito regole giuridiche, morali ed etiche.

(4-06771)

(13 maggio 2004)

Risposta. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto si rappresenta, preliminarmente, che il Provveditore Regionale dell'Amministrazione Penitenziaria di Milano ha confermato di essere intervenuto più volte a dirimere le questioni poste dalle ditte fornitrici che segnalavano difficoltà, da parte della Direzione della Casa Circondariale di Busto Arsizio, attestatasi su posizioni di estrema rigidità, tali da non consentire la normale erogazione dei servizi in appalto, nonché il normale andamento dei lavori di ristrutturazione dell'istituto.

In merito al caso specifico della ditta Olicar s.p.a. si rappresenta, inoltre, che sono state impartite precise e puntuali disposizioni alla Direzione della citata Casa Circondariale e a tutti gli istituti penitenziari.

In particolare, lo stesso Provveditore ha disposto che sia consentito l'accesso del personale segnalato della ditta Olicar s.p.a., considerato che non appaiono sussistere elementi di pregiudizio tali da determinare il diniego all'ingresso, e rilevato che, in caso di accesso alle sezioni detentive, è assicurata la vigilanza da parte del personale di Polizia penitenziaria.

Nello stesso provvedimento, è stato, altresì, precisato l'obbligo, in caso di rilascio di autocertificazione, di rendere edotte le persone delle sanzioni penali previste, a norma dell'art. 76 del decreto del Presidente della Repubblica n. 445/2000, in caso di dichiarazione false.

Per tali circostanze, oltre che per altri disservizi emersi nella gestione dell'istituto, il predetto Provveditore ha richiesto alla Direzione Generale del Personale di valutare l'attivazione di un procedimento disciplinare nei confronti del Direttore interessato, in considerazione del danno arrecato all'Amministrazione con il comportamento posto in essere.

Tale procedimento è stato avviato ed è stata irrogata la sanzione disciplinare del rimprovero scritto, con provvedimento del 2 luglio 2003.

Il predetto Direttore ha proposto ricorso e la citata sanzione è stata annullata con decreto del 21 gennaio 2004, in conformità con quanto deliberato dal Collegio Arbitrale di Disciplina nella seduta dei 28 ottobre 2003.

Il Provveditore di Milano ha poi chiesto di destinare il funzionario ad altro incarico.

Va, comunque, rilevato che la problematica rappresentata nell'interrogazione può ritenersi superata, essendo le lamentele prevalentemente connesse ad una certa «rigidità» del Direttore, che attualmente non presta più servizio nella Casa Circondariale di Busto Arsizio.

Il Ministro della giustizia

CASTELLI

(20 luglio 2004)

PETERLINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per la funzione pubblica, per gli affari regionali e dell'interno.* – Premesso che:

da diversi anni automobilisti altoatesini si vedono recapitare multe elevate ed ingiuste, per infrazioni mai commesse, dalle Polizie municipali di altre città, prime fra tutte Roma, Napoli e Milano;

una gran parte degli stessi, ingiustamente sanzionati, dichiarano di non essersi mai recati in macchina nelle città nelle quali siano state elevate le contravvenzioni;

alcune sanzioni economiche vengono inoltre accompagnate da decurtazione di punti sulla patente degli automobilisti ingiustamente multati oppure dalla sospensione della patente, come previsto dalle nuove norme recanti modifiche del codice della strada;

si precisa che le associazioni dei consumatori hanno già lamentato in varie circostanze questa grave e annosa disfunzione amministrativa,

si chiede di conoscere quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano intraprendere affinché venga attivata presso gli organi preposti la tutela degli automobilisti e in che modo intendano porre fine a questa annosa disfunzione amministrativa.

(4-05787)

(11 dicembre 2003)

Risposta. – Rispondendo all'interrogazione parlamentare presentata, si precisa innanzitutto che la vicenda delle targhe automobilistiche clonate ha avuto ampio risalto verso la fine del 1999, quando a diversi residenti nella provincia di Treviso vennero notificate sanzioni amministrative per divieti di sosta rilevati in altre città italiane, prevalentemente del centro sud, nelle quali gli interessati dichiararono di non essersi recati nei giorni in cui erano stati redatti i verbali.

Il problema si è ripresentato, seppure con minore frequenza, negli anni successivi.

L'ultimo caso segnalato risale al luglio del 2003, quando a Milano la Polizia Municipale ha contravvenzionato un'autovettura in divieto di sosta, la cui targa era intestata ad un giovane di Vedelago deceduto nel 1998, il cui padre ha dichiarato che nello stesso anno il veicolo aveva cessato di circolare e le targhe erano state riconsegnate al Pubblico Registro Automobilistico.

In quel periodo la Digos della Questura trevigiana svolse una vasta indagine conoscitiva sul fenomeno, interessando gli uffici ai quali appartenevano i verbalizzanti, soprattutto di Roma e Napoli, per ulteriori accertamenti e verifiche.

In molti casi, come riferì la Polizia Municipale di Roma, potrebbe essersi trattato di un errore nella trascrizione dei dati. In altri, invece, è stata riscontrata la differenza del tipo di veicolo annotato sul verbale rispetto a quello con uguale numero di targa in possesso del destinatario della sanzione.

Tuttavia, dall'analisi dei dati raccolti dai vari uffici di polizia sul territorio nazionale, pur tenendo conto dei possibili errori umani, è risultata verosimile la circolazione di veicoli con targhe clonate.

La Digos di Treviso, oltre a notiziare la competente Autorità Giudiziaria per i reati che si potevano configurare, ha provveduto a inserire nel Centro Elaborazione Dati del Ministero dell'interno le targhe dei veicoli presumibilmente clonate.

L'attività di Polizia giudiziaria svolta ha permesso ai Compartimenti Polstrada di Trieste e Milano di scoprire, nel novembre del 1999, in Rozzano (Milano), un fornito laboratorio dove si stampavano targhe e documenti falsi per autovetture.

Nella circostanza, oltre al sequestro di un ingente materiale, come documenti, *computer,* macchine utensili e strumenti vari, sono stati tratti in arresto i quattro responsabili del traffico illegale.

In linea generale il problema sollevato nel documento parlamentare è prevalentemente correlato alla procedura di accertamento delle violazioni mediante i sistemi di rilevazione automatica dei numeri di targa dei veicoli.

Infatti, a volte, errori del sistema, non corretti dall'intervento del gestore dell'impianto, possono determinare l'attribuzione della responsabilità di infrazioni al codice della strada a proprietari di veicoli diversi da quello che ha commesso l'illecito.

In tali circostanze, comunque, gli interessati hanno la possibilità di chiarire le proprie posizioni attraverso le ordinarie forme di tutela, come il ricorso al prefetto o al giudice di pace.

Nel caso, invece, di verbali redatti dalla Polizia Stradale, nei quali vengano riscontrati errori di rilevazione, è possibile avviare una procedura amministrativa in forma di autotutela dall'Amministrazione per l'archiviazione del verbale erroneamente compilato, anche attraverso l'ufficio di polizia più vicino al luogo di residenza del proprietario del veicolo contravvenzionato, sgravando così l'utente da ulteriori oneri.

Inoltre, sporadicamente errori di accertamento della targa possono essere anche ricondotti alla difficoltà dei sistemi di rilevamento automatico di distinguere tra i veicoli privati e non, immatricolati con codice alfanumerico similare, come, ad esempio, nel caso dei mezzi con targa che inizia con il gruppo di lettere CD e quelli muniti di targa del corpo diplomatico che, pur con caratteristiche dimensionali e colorimetriche diverse, recano la medesima successione alfanumerica.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
Mantovano

(9 luglio 2004)

PETERLINI, RUVOLO, SALZANO, ROLLANDIN, FABRIS, GUBERT, BAIO DOSSI, BETTA, FORLANI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

i cittadini europei seguono con grande interesse i lavori preparativi per una nuova Costituzione europea, che dovrebbe dare un ulteriore impulso alla creazione di un'Europa sempre più unita e basata sui valori sviluppati nella lunga storia europea;

il Consiglio europeo, riunito a Laeken in Belgio il 14 e 15 dicembre 2001, constatando che l'Unione europea era giunta a una svolta decisiva della sua esistenza, ha convocato la Convenzione sul futuro dell'Europa;

la Convenzione, sotto la Presidenza di Valéry Giscard d'Estaing quale Presidente, e di Giuliano Amato e Jean-Luc Dehaene quali Vicepresidenti, ha proposto al Consiglio europeo riunito a Salonicco il 20 giugno 2003 un progetto di trattato che istituisce una Costituzione per l'Europa;

nonostante le richieste del Santo Padre e della Chiesa cattolica, la Convenzione non è riuscita a proporre un testo che faccia riferimento alla grande eredità cristiana, limitandosi invece a rievocare eredità culturali, religiose e umanistiche dell'Europa;

prendendo atto che il Presidente del Consiglio e il Ministro degli affari esteri hanno più volte dichiarato pubblicamente di volersi impegnare per un inserimento del Cristianesimo nella Costituzione europea;

sottolineando la necessità di un esplicito riferimento al Cristianesimo, oltre a quello giustamente previsto all'eredità umanistica;

ricordando le parole di Giovanni Paolo II che l'Europa è stata «ampiamente e profondamente» penetrata dal Cristianesimo, tanto che esso costituisce «nella complessa storia del continente, un elemento centrale e qualificante, che è andato consolidandosi sul fondamento dell'eredità classica e dei diversi contributi offerti dai flussi etnico-culturali succedutesi lungo i secoli»,

si chiede di sapere quali iniziative il Presidente del Consiglio, anche nella sua qualità di Presidente di turno del Consiglio europeo, intenda intraprendere per reinserire un riferimento al patrimonio cristiano nella Costituzione europea.

(4-05273)

(24 settembre 2003)

Risposta. – Sin dalle prime sessioni dei lavori della Convenzione sul futuro dell'Europa, le chiese cristiane (cattoliche e ortodosse), oltre ai rappresentanti dei Governi di diversi Stati membri nonché a parlamentari nazionali e europei, hanno a più riprese avanzato la richiesta che il Preambolo del progetto di Trattato Costituzionale contenesse un riferimento alle radici cristiane dell'Europa.

Il Presidium della Convenzione ha invece ritenuto che il riferimento ai valori religiosi non debba includere il termine «cristiano», in quanto la menzione di una sola religione potrebbe alimentare una lunga e difficile discussione sui contributi delle altre religioni, che potrebbero chiedere l'eguale riconoscimento del contributo da esse fornito ai valori europei. Secondo il Presidium, inserendo nel preambolo il solo termine «religioso» si avrebbe una formula accettabile da tutti, in quanto un generico riferimento ai valori religiosi permetterebbe l'affermarsi di un dialogo strutturato tra tutte le religioni. Pertanto, la soluzione adottata per il Preambolo del progetto di Trattato non contempla il riferimento alle radici cristiane ma prevede piuttosto una semplice menzione ai retaggi religiosi, secondo la formula «...ispirandosi ai retaggi culturali, religiosi ed umanistici dell'Europa, i cui valori, sempre presenti nel suo patrimonio hanno ancorato nella vita della società la sua percezione del ruolo centrale della persona umana, dei suoi diritti inviolabili e inalienabili e del rispetto del diritto...».

Il Governo italiano, nel corso dei lavori della Convenzione e successivamente durante i lavori della Conferenza intergovernativa, ha sempre manifestato una posizione apertamente favorevole ad un riferimento alle radici cristiane nel Preambolo del progetto di Trattato. In tal senso, è stato più volte specificato che il riferimento alle radici cristiane non avrebbe in alcun modo attentato alla laicità delle istituzioni ma avrebbe semplicemente costituito un riconoscimento storico del ruolo che la religione cristiana ha avuto nello sviluppo e nell'affermazione di quei valori che costituiscono il tratto distintivo del *demos* europeo. Allo stesso modo, tale riferimento non avrebbe avuto un carattere discriminatorio nei confronti delle altre religioni, le quali, pur fornendo un importante contributo in ter-

mini di arricchimento del nostro patrimonio culturale e di civiltà, non rappresentano, comunque, un tratto distintivo dell'identità europea.

La richiesta di un riferimento alle radici cristiane, sostenuta oltre che dall'Italia anche da Spagna, Polonia, Irlanda, Portogallo, Paesi Bassi, Slovacchia e Malta, ha tuttavia incontrato il veto di Paesi quali la Francia, il Belgio e numerosi Stati nordici che, già in passato – si pensi al negoziato di Nizza sulla Carta dei diritti fondamentali – avevano osteggiato un riferimento ai valori religiosi.

Con il mancato accordo sul testo del progetto di Trattato costituzionale, registrato nel mese di dicembre 2003, la Conferenza Intergovernativa (CIG) è rimasta sospesa nel periodo gennaio-marzo 2004.

A seguito dei contatti bilaterali avviati dalla Presidenza irlandese con gli Stati membri, il Consiglio Europeo del 25-26 marzo scorso ha indicato la volontà di rilanciare il negoziato costituzionale e di chiudere positivamente la CIG entro il mese di giugno.

La Conferenza ha, quindi, ripreso i suoi lavori ed in tale ambito è stato riavviato il dibattito sul riferimento ai valori cristiani nel preambolo del Trattato. In particolare, a seguito di una lettera congiunta sottoscritta, in data 21 maggio 2004, dai Ministri degli affari esteri di Italia, Polonia, Lituania, Malta, Portogallo, Repubblica Ceca e Slovacchia ed indirizzata alla Presidenza irlandese, tale tematica è stata oggetto di discussione nel corso della sessione interministeriale della CIG del 24 maggio 2004. Nella suddetta lettera si sottolineava l'importanza di un riferimento all'eredità cristiana nel Preambolo del Trattato Costituzionale, evidenziando, altresì, come una tale menzione avrebbe avuto un valore esclusivamente simbolico e tale da non ledere il fondamentale principio della laicità delle Istituzioni.

Il Governo italiano, unitamente ai *partner* comunitari firmatari della suddetta lettera, ha sostenuto tale posizione nel corso delle battute finali della Conferenza Intergovernativa del 16 e 17 giugno scorso. Tale sforzo, scontrandosi con le posizioni di Paesi apertamente contrari al riferimento alle radici cristiane, non ha consentito di sortire gli effetti sperati. Il Trattato Costituzionale non contiene, pertanto, un'esplicita menzione all'eredità cristiana.

Tuttavia, nel prendere atto di quanto disposto dal Trattato costituzionale, bisogna ricordare che il processo d'integrazione europea è un fenomeno di natura collettiva nel quale non si può non tenere conto della sensibilità di tutti gli Stati membri, specie su di una tematica delicata come quella inerente il riferimento alle radici cristiane. In tal senso, nel corso della CIG, non si è mai formata una decisiva maggioranza a sostegno di un riferimento alle radici cristiane. Al contrario, a fronte dei sette Paesi firmatari della suddetta lettera, esisteva un cospicuo numero di Stati contrari a tale opzione, una parte dei quali aveva già impedito che i valori religiosi, non solo cristiani, venissero menzionati nella Carta dei Diritti fondamentali allegata al Trattato di Nizza. Si osserva, in proposito, che rispetto al Trattato di Nizza sono stati compiuti, comunque, dei progressi, in quanto, pur non menzionando esplicitamente le radici cristiane, il Trat-

tato Costituzionale riconosce nel preambolo «l'eredità religiosa dell'Europa» e, all'articolo I-51, costituzionalizza la Dichiarazione n. 11 di Amsterdam sullo statuto delle Chiese.

Si segnala, infine, che il Trattato Costituzionale verrà firmato a Roma il 29 ottobre 2004; infatti, l'accordo politico sul testo del Trattato Costituzionale, raggiunto nel corso del Consiglio Europeo del 17 giugno 2004, va distinto dall'atto della firma, il solo che, unitamente alla parafatura, può – ai sensi dell'articolo 10, lettera *b*), della Convenzione di Vienna del 1969 sul diritto dei Trattati – rendere un Trattato definitivo ed autentico.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
GIOVANARDI

(27 luglio 2004)

PIZZINATO, BATTAFARANO, DI SIENA, MACONI, PIATTI. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

dal 1° gennaio 2003 l'INPDAI è confluito nell'INPS, in base alla legge 289/02, le cui norme recitano:

«42. Confluenza dell'INPDAI nell'INPS.

1. Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Istituto nazionale di previdenza per i dirigenti di aziende industriali (INPDAI), costituito con legge 27 dicembre 1953, n. 967, è soppresso e tutte le strutture e le funzioni sono trasferite all'INPS, che succede nei relativi rapporto attivi e passivi. Con effetto dalla medesima data sono iscritti all'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti dei lavoratori dipendenti i titolari di posizioni assicurative e i titolari di trattamenti pensionistici diretti e ai superstiti presso il predetto soppresso Istituto. La suddetta iscrizione è effettuata con evidenza contabile separata nell'ambito del fondo pensioni lavoratori dipendenti...

4. Al fine di favorire una rapida ed efficace integrazione tra le strutture e le funzioni, è costituito, per un triennio, un Comitato di integrazione composto da quattro dirigenti incaricati di funzioni di livello dirigenziale generale dell'INPDAI, in carica alla data del 31 dicembre 2002, nonché da quattro dirigenti incaricati di funzioni di livello dirigenziale generale dell'INPS, coordinati dal direttore generale di tale ultimo Istituto, che dovrà pervenire alla unificazione delle procedure operative e correnti entro il 31 dicembre 2003»;

nel corso dei trascorsi 14 mesi, numerosi iscritti all'ex INPDAI – dalla Sicilia al Piemonte – hanno presentato domanda di pensione all'INPS e a distanza di mesi non hanno ancora ricevuto nessuna comunicazione circa l'accoglimento della domanda e la liquidazione della pensione;

vi sono dei dirigenti industriali che hanno presentato domanda di pensione nei primi mesi del 2003 e si sono visti accreditare, da parte dell'INPS, dopo circa un anno dalla domanda, 2200 euro quale anticipo di pensione;

altri dirigenti industriali o patronati sindacali che si sono rivolti – anche recandosi personalmente – ai competenti uffici INPS non hanno ricevuto nessuna comunicazione, ma sono stati invitati, genericamente, a richiedere informazioni nei prossimi mesi di giugno-luglio,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali siano i motivi e le cause per i quali, ad oltre un anno dalla confluenza dell'INPDAI nell'INPS, l'Istituto non sia ancora in condizione di liquidare le nuove pensioni per gli ex associati INPDAI, contrariamente ai due-tre mesi di attesa che decorrevano prima della confluenza;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere affinché l'INPS provveda alla rapida liquidazione delle pensioni degli ex associati INPDAI.

(4-06285)

(4 marzo 2004)

Risposta. – In merito all'interrogazione in oggetto, intesa a conoscere lo stato delle procedure di passaggio ed acquisizione delle competenze e funzioni dell'Istituto nazionale di previdenza dei diritti d'azienda (INPDAI) all'Istituto nazionale di previdenza sociale (INPS), si fa quanto segue.

L'articolo 42 della legge n. 289 del 2002 (legge finanziaria 2003) ha disposto con decorrenza immediata, dal 1º gennaio 2003, la soppressione dell'INPDAI ed il trasferimento di tutte le strutture e le funzioni all'INPS, presso cui viene creata apposita evidenza contabile nell'ambito del Fondo pensioni lavoratori dipendenti, con conseguente iscrizione all'AGO, delle posizioni assicurative dei lavoratori iscritti, già assicurati presso il soppresso Istituto.

Questa Amministrazione, nell'esercizio delle proprie attività di vigilanza, ha seguito lo stato di avanzamento delle procedure con le quali è stato effettuato il trasferimento delle posizioni previdenziali dall'uno all'altro Ente.

Al riguardo, l'INPS, riferisce di aver iniziato a liquidare, in via definitiva, le nuove pensioni agli assicurati ex INPDAI alla fine dell'anno 2003, a seguito della predisposizione e del rilascio delle necessarie procedure informatizzate.

Nel corso del primo trimestre del 2004 sono state liquidate nuove pensioni, tra cui anche quelle di reversibilità, vecchiaia, anzianità agli assicurati della categoria dei dirigenti di aziende industriali per un totale di 2.434 pensioni. Considerando che il numero annuo di nuove liquidazioni da parte dell'Istituto soppresso era di circa 3.000/3.500 posizioni, dal raffronto emerge che l'INPS sta rapidamente riassorbendo l'arretrato, accumulato prima della unificazione delle procedure e delle strutture (circa 3.000 domande inevase), per tornare ai normali tempi di attesa, precedenti alla data di soppressione dell'INPDAI e alla confluenza nell'INPS.

Inoltre, dal 20 marzo 2004, l'INPS ha iniziato a ricostituire le pensioni della categoria degli assicurati ex INPDAI ed alla fine dello stesso mese sono state sottoposte a ricostituzione 198 posizioni.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali
Maroni

(20 luglio 2004)

SALERNO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che la sera del 29 dicembre 2002, alle ore 22,45, lo scrivente procedeva sull'autostrada del Frejus in direzione Torino;

che all'altezza del casello di Salbertrand «intercettava» un'automobile che procedeva in senso contrario;

che nonostante sia riuscito a far fare dietro front all'auto, guidata da tre extracomunitari, non è spiegabile come essa abbia potuto imboccare in quel punto ed al contrario l'autostrada;

rilevato l'enorme pericolo scongiurato che poteva cagionarsi agli altri veicoli ignari di questo rischio,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga di fare completa luce sull'accaduto per capire la dinamica di questo scongiurato pericolo;

se vi siano responsabilità oggettive e soggettive;

se siano stati identificati i conducenti del mezzo in oggetto.

(4-03678)

(22 gennaio 2003)

Risposta. – In riferimento all'episodio descritto nell'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, da notizie assunte presso l'ANAS spa e confermate dalla Prefettura di Torino si rappresenta che non risulta agli atti della Questura di Torino, alcuna richiesta di intervento rivolta alla Polizia stradale, al 113 ovvero presso il Centro radio della società SITAF che gestisce il tratto autostradale A32 Torino-Bardonecchia.

Nessuna segnalazione risulta essere arrivata, nell'immediatezza, all'utenza telefonica di «Pronto Intervento 112», attestata presso la Centrale operativa della compagnia Carabinieri di Susa, né tantomeno, anche successivamente, ad alcuno dei reparti dipendenti dal precitato Comando.

È ipotizzabile che l'autovettura incrociata dall'onorevole interrogante abbia in qualche modo effettuato il salto di carreggiata attraverso uno dei varchi di sicurezza del *guard-rail* centrale.

Si precisa inoltre che ad ogni svincolo autostradale, sia in entrata che in uscita, è posizionata la segnalazione prevista che indica in modo chiaro

l'accesso ed il relativo senso di marcia e che esiste un servizio di vigilanza a cura della Polizia stradale.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Martinat

(30 luglio 2004)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

il comune di Acerra, in provincia di Napoli, continua ad essere teatro di gravissimi episodi di criminalità, come dimostrano, nella giornata del 19 novembre 2001, il ritrovamento di un cadavere che potrebbe essere quello del pregiudicato Vincenzo Brucci (un trentenne ritenuto vicino al boss Cuono Crimaldi) ed il ferimento grave di Vincenzo Acampa, pregiudicato ex affiliato ai Mazzarella;

il corpo del pregiudicato è stato rinvenuto in aperta campagna dagli uomini della locale stazione dei Carabinieri, mentre il ferimento dell'altro pregiudicato è avvenuto in pieno centro urbano, in mattinata e alla presenza dei numerosi passanti;

nell'ultimo mese, inoltre, sono proseguite le rapine ai danni di cittadini, in particolare nei pressi di uffici bancari;

nonostante le forze dell'ordine svolgano con impegno il loro lavoro, il livello di vivibilità ad Acerra continua a diminuire portando nei cittadini residenti paura e sconforto; le stesse attività economiche perdono vitalità e prevale il sentimento di insicurezza,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo stia attuando per prevenire e contrastare gli episodi di criminalità organizzata nel territorio di Acerra e se siano state potenziate le forze dell'ordine impegnate nell'area;

se non ritenga opportuno ed urgente convocare il Comitato per l'ordine pubblico provinciale al fine di individuare gli strumenti più utili a garantire la sicurezza dei cittadini e assicurare uno sviluppo socio-economico alla comunità.

(4-00923)

(20 novembre 2001)

Risposta. – Rispondendo all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si fa presente che la particolare attenzione che il Governo presta alla situazione di Napoli e al suo *hinterland* è ben nota.

Alle ordinarie attività di prevenzione e contrasto, si è affiancato il piano straordinario di controllo del territorio, denominato «Alto Impatto», avviato nel maggio del 2003 nella provincia di Napoli: con una risoluzione unitaria la Camera dei deputati ne ha votato la prosecuzione «sino a quando le circostanze la rendano utile».

A testimonianza dell'imponente attività di prevenzione e contrasto della criminalità in atto, si evidenzia che, nell'ambito dei servizi program-

mati con la citata operazione, dal 1° gennaio 2003 al 24 marzo 2004, su richiesta del Questore di Napoli, sono stati impiegati, anche nel comune di Acerra, contingenti dei Reparti Prevenzione Crimine della Polizia di Stato.

Nel periodo in questione, i suddetti Reparti hanno assicurato nel territorio di Acerra una presenza per 78 giorni, con l'impiego di 335 equipaggi (con una media giornaliera di 4/5 equipaggi) e di 1.053 unità.

Questi servizi hanno consentito di controllare 3.644 persone e 2.429 veicoli (di cui 4 di provenienza furtiva); sono state denunciate 14 persone e sono state effettuate 16 perquisizioni (domiciliari e personali).

Il Commissariato di pubblica sicurezza di Acerra, nella cui competenza rientrano altri 5 comuni, e la locale Stazione dell'Arma dei carabinieri assicurano gli ordinari servizi di controllo del territorio. Questa, a sua volta, integra il personale impiegato con unità provenienti dalla Compagnia d'intervento operativo del X Battaglione Carabinieri «Campania» posto a disposizione dal Comando provinciale di Napoli.

Sono stati attivati servizi congiunti delle Forze dell'ordine e della locale Polizia municipale, al fine di conoscere le zone maggiormente a rischio e le ore nelle quali si intensificano gli episodi di criminalità.

Venendo ora alla richiesta di potenziamento degli organici degli attuali presidi delle Forze dell'ordine, si fa presente che l'organico del locale Commissariato di pubblica sicurezza è attualmente composto da 59 unità rispetto alle 67 previste e che la Stazione dei carabinieri dispone di una forza effettiva di 15 unità, superiore di 2 alla dotazione organica prevista.

In sede di redistribuzione di personale nell'ambito degli uffici dipendenti dalla Questura di Napoli, si potrà procedere all'assegnazione di parte degli ulteriori 60 appartenenti al ruolo degli Assistenti ed Agenti della Polizia di Stato – 47 già in servizio e 13 in corso di trasferimento – destinati, come potenziamenti, a Napoli.

Si fa presente, infine, che è in corso di valutazione l'ipotesi di estendere il servizio del «poliziotto e carabiniere di quartiere» anche nei comuni non capoluoghi di provincia con popolazione superiore a 30.000 abitanti, tra i quali rientra Acerra.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(8 luglio 2004)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

nel centro penitenziario di Secondigliano è detenuto il signor Giordano Giacomo in esecuzione della sentenza di condanna alla pena dell'ergastolo;

il Tribunale di Sorveglianza di Napoli disponeva, l'11/4/2002, il ricovero del detenuto presso la Sezione Dilatati Cardiaci dell'Ospedale Monaldi di Napoli per indagini propedeutiche e per l'inserimento in lista d'at-

tesa per trapianto cardiaco in quanto Giordano Giacomo è affetto da cardiopatia ischemica doppio pregresso IMA con disfunzione ventricolare sinistra;

il Magistrato di Sorveglianza, con ordinanza del 10/12/2002 disponeva, in esecuzione dell'ordinanza del Tribunale di Sorveglianza del 7/11/2002, che il detenuto venisse ricoverato, con adeguata scorta e piantonamento della Polizia Penitenziaria presso il 2º Policlinico di Napoli – reparto Cardiologia per tutti gli esami diagnostico strumentali per l'inserimento in lista d'attesa per il trapianto cardiaco e che il ricovero avvenisse con priorità assoluta;

ad oggi l'ordinanza del Magistrato di Sorveglianza non è ancora stata eseguita e si ravvisa una grave violazione del diritto alla salute la cui salvaguardia è prevista dalla Costituzione,

si chiede di sapere:

se non si reputi urgente intervenire per dare corso immediatamente al ricovero del detenuto presso il Policlinico di Napoli per dar corso agli esami previsti e al trapianto cardiaco tenuto conto che la condizione sanitaria di Giordano Giacomo è grave e sta rischiando la vita;

se non si ritenga di dover intervenire per accertare eventuali responsabilità di tale gravissimo ritardo ed i motivi per cui l'ordinanza della magistratura sia stata disattesa.

(4-04099)

(12 marzo 2003)

Risposta. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si comunica che il detenuto Giordano Giacomo, arrestato il 30 aprile 1993, è stato condannato con sentenza passata in giudicato alla pena dell'ergastolo per i reati di concorso in omicidio ed associazione a delinquere di stampo camorristico.

La Direzione del Centro Penitenziario di Secondigliano ha comunicato che il citato detenuto è affetto da «cardiomiopatia dilatativa *post* IMA». Il Giordano è stato ricoverato presso l'Azienda Policlinico Federico II di Napoli il 18 marzo 2003 ed è stato dimesso il 19 marzo 2003 con la seguente diagnosi «cardiomiopatia dilatativa *post* IMA per cui è indicato trapianto cardiaco». Il 28 marzo 2003 il Giordano effettuava ulteriore visita cardiologica con elettrocardiogramma; il citato detenuto è sempre sottoposto a continuo controllo medico e le terapie somministrate all'interno del centro diagnostico terapeutico annesso all'istituto penitenziario di Secondigliano sono quelle formulate all'atto della dimissione dalla Azienda Policlinico Federico II di Napoli - Cattedra di Cardiologia e le sue condizioni di salute non mostrano «oggettivabili segni clinici in fase critica indicativi di scompenso cardiocircolatorio in atto».

Il detenuto Giordano è stato ricoverato nell'ospedale Monaldi dal 10 al 21 giugno 2002, dall'11 al 13 marzo 2002, in data 8 aprile 2002 e in data 18 maggio 2002.

Peraltro la Magistratura di Sorveglianza di Napoli viene costantemente informata su tutti i ricoveri, gli accertamenti medici praticati e sulle terapie somministrate.

Le ordinanze n. 442/684 dell'11 aprile 2002, n. 836 del 10 dicembre 2002 del Magistrato di sorveglianza di Napoli e n. 8032 del 7 novembre 2002 del Tribunale di Sorveglianza di Napoli sono state puntualmente poste in esecuzione dall'Istituto penitenziario di Napoli Secondigliano.

Poiché il detenuto ha manifestato il desiderio di essere ricoverato presso la Divisione di cardiochirurgia e chirurgia dei trapianti cardiaci diretta dal professor Marino dell'Università «La Sapienza» di Roma, la Direzione dell'Istituto penitenziario ha provveduto ad interessare il Magistrato di sorveglianza di Napoli per le determinazioni di competenza.

Si fa presente che il competente Dipartimento ha provveduto nel frattempo ad invitare la Direzione della casa circondariale di Secondigliano a disporre, ove necessario, l'urgente ricovero del detenuto in ospedale, eventualmente anche prima delle determinazioni del Magistrato di sorveglianza, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 17, n. 8, del decreto del Presidente della Repubblica n. 230 del 2000.

Il Magistrato di sorveglianza di Napoli, con ordinanza del 31 maggio 2003, ha dato atto della «indisponibilità della Divisione di cardiochirurgia dell'Università "La Sapienza" di Roma per l'esecuzione del ricovero» e ha disposto «il ricovero del detenuto presso il Policlinico Federico II di Napoli - Dipartimento di cardiochirugia», con piantonamento per l'intero periodo di degenza «potenziato ed adeguato alla elevata pericolosità sociale del detenuto Giordano Giacomo».

Pertanto, con fonogramma del 19 giugno 2003 il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha invitato la Direzione della casa circondariale di Napoli Secondigliano a dare esecuzione alla predetta ordinanza.

In attesa che da parte della Direzione ospedaliera di cui sopra venga concessa la disponibilità al ricovero per l'effettuazione dell'intervento chirurgico, il Giordano viene sottoposto a continuo ed attento monitoraggio sanitario attraverso le attrezzature ed i servizi del centro clinico annesso all'istituto napoletano e con controlli presso strutture ospedaliere esterne.

Dalla relazione sanitaria del 25 luglio 2003 redatta dal Dirigente sanitario dell'Istituto di Secondigliano si rileva che le condizioni di salute del Giordano mostrano sostanziale compenso e che il medesimo viene sottoposto a frequenti controlli cardiaci.

Nel mese di novembre 2003 il Giordano è stato nuovamente ricoverato, per tre giorni, persso il Policlinico di Napoli per accertamenti e per definirne la relativa terapia.

Dalle successive relazioni sanitarie trasmesse dalla Direzione di Secondigliano si evince che il suddetto detenuto, pur essendo cardiopatico, si trova in discrete condizioni cliniche generali.

La competente Autorità giudiziaria è tenuta costantemente aggiornata sulle condizioni di salute dello stesso.

Peraltro, si ritiene opportuno sottolineare che ogni valutazione circa il fatto che il detenuto debba o possa essere sottoposto a trapianto cardiaco è

naturalmente rimessa alle determinazioni dei sanitari che lo seguono nell'ambito penitenziario, d'intesa con quelli della struttura ospedaliera.

Il Ministro della giustizia
Castelli

(19 luglio 2004)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

nel maggio 2002, a seguito di consultazione elettorale, veniva eletta una nuova amministrazione comunale a Marigliano, comune dell'*hinterland* napoletano, in zona soggetta ad alto rischio camorristico e deliquenziale;

in consiglio comunale venivano eletti diversi consiglieri con trascorsi penali o variamente collegati con pregiudicati per fatti familiari o di comparaggio;

poche settimane dopo l'insediamento del consiglio comunale il presidente dello stesso veniva fatto oggetto di un violento atto intimidatorio e lo stesso atto si ripeteva nei confronti di un consigliere comunale fatto oggetto di attentato intimidatorio;

tra i primi atti dell'amministrazione venivano revocate le procedure concorsuali già avviate dal commissario prefettizio allo scopo di favorire, come poi si è verificato, il posizionamento in posti strategici di dipendenti parenti di amministratori o agli stessi collegati e facilmente condizionabili. La più clamorosa delle conseguenze è che l'attuale Corpo dei Vigili Urbani è composto da un tenente colonnello, un capitano, sei tenenti e circa 10 marescialli e nessun vigile;

nel campo dell'urbanistica vengono attuati stratagemmi dilatori degli strumenti di programmazione, con atti di dubbia correttezza amministrativa che vanificano la rigorosa attività posta in essere dal commissario prefettizio, al fine di favorire l'abusivismo edilizio e l'accaparramento di terreni da parte di forze oscure e con capitali di dubbia provenienza, in zona di insediamenti produttivi strategica per lo sviluppo dell'intera area;

emerge in questa situazione, come denunziato varie volte da partiti di maggioranza e di opposizione nonché dalla stampa, la personalità del sindaco, che esercita i poteri in forme e modi ben oltre i limiti consentiti da correttezza e diritto come per esempio in pubblica seduta del consiglio comunale, come si evince dalla fonoregistrazione della adunanza del 14 marzo 2003 quando, durante l'elezione a scrutinio segreto del difensore civico, metteva in essere atteggiamenti volti a condizionare ed intimorire personalmente i consiglieri;

la scia di violenze in qualche modo collegate all'attività amministrativa ha avuto un'ulteriore manifestazione durante l'estate, quando veniva fatto oggetto di colpi d'arma da fuoco sul sagrato della Chiesa Collegiata un operatore di pompe funebri nello stesso periodo in cui venivano affissi anonimi manifesti murali di denuncia del contratto di privativa del servizio di pompe funebri stipulato dal comune;

da ulteriore dimostrazione della controversa personalità del sindaco assume un particolare significato la denuncia al Prefetto di Napoli di un membro della giunta che definisce «massonica» l'attività dello stesso in relazione ad importanti trattative ed affari di consistenti valori quali insediamenti produttivi e la privatizzazione del servizio delle entrate. Su quest'ultima si apprende dalla stampa che il funzionario responsabile del procedimento è stato anch'egli fatto oggetto di un chiaro gesto di intimidazione camorristico con il recapito presso gli uffici comunali di un plico contenente proiettili,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se non ritenga opportuno attivare le procedure di controllo previste dalla legge in materia di funzionamento degli organi locali, tenuto conto che il Sindaco rifugge da ogni forma di controllo istituzionale, come testimonia la vicenda dell'avvenuta elezione a grande maggioranza del difensore civico ed al quale viene negato il diritto di insediarsi.

(4-05417)

(15 ottobre 2003)

Risposta. – I nuovi equilibri costituzionali sanciti dall'articolo 114 della Costituzione, modificato con legge n. 3 del 2001, pongono su un sostanziale piano di parità e pari ordinazione lo Stato e tutti gli enti territoriali conferendo, a quest'ultimi, una piena autonomia e libertà di condurre le proprie scelte, ovviamente nell'ambito delle specifiche attribuzioni ad essi affidate.

La stessa revisione del titolo V della Costituzione ha conseguentemente abrogato ogni forma di controllo di legittimità sugli atti degli enti locali.

Per quanto riguarda invece il controllo sugli organi del Comune si fa presente che dalla costante attività di vigilanza svolta dalla Prefettura di Napoli non è emersa alcuna delle fattispecie attualmente previste dal testo unico sull'ordinamento degli enti locali che giustificherebbero l'intervento delle Autorità statali.

In relazione poi agli attentati perpetrati a rappresentanti del Consiglio vanno ricordati due episodi: il primo avvenuto il 10 luglio 2002 con l'incendio dell'autovettura del Presidente del Consiglio Comunale e il secondo il 18 novembre 2002, con l'esplosione di una bomba carta davanti alla serranda di una ditta di costruzioni di proprietà di un Consigliere Comunale. Su di essi le indagini svolte dalla locale Stazione dei Carabinieri hanno consentito di escludere collegamenti con le cariche politiche rivestite dai consiglieri stessi.

Gli esiti preliminari di tali indagini sono stati riferiti alla competente Autorità Giudiziaria.

In ordine alle procedure concorsuali già avviate dal commissario prefettizio, sulla base degli elementi acquisiti dalla locale Prefettura risulta che l'amministrazione comunale di Marigliano ha revocato con due successive delibere il concorso pubblico per dieci posti di Agente di Polizia

Municipale e i concorsi pubblici indetti con delibera del 29 novembre 2001, in quanto l'art. 19 della legge 448/2001 concernente la facoltà di assunzione per le amministrazioni locali nell'anno 2002, aveva previsto il divieto di procedere ad assunzioni a tempo indeterminato per quegli enti che nell'anno 2001 non avevano rispettato le disposizioni del «patto di stabilità interno».

Attualmente, espletate tutte le procedure concorsuali e di selezione, l'organico del Comando dei Vigili Urbani risulta composto dal Comandante con la qualifica di Tenente Colonnello, dal Vice Comandante, con la qualifica di Capitano, da 6 unità con la qualifica di Tenente, 2 unità con la qualifica di maresciallo, 10 unità con la qualifica di vice brigadiere e 3 unità nel ruolo amministrativo.

Inoltre, non risultano presentate denunce né risultano in atto stratagemmi dilatori degli strumenti di programmazione finalizzati a favorire l'abusivismo edilizio.

Giova precisare che a seguito di un ricorso al Capo dello Stato, proposto nel 1989 da un privato, contro il diniego di una concessione edilizia, il Presidente della Repubblica in data 26 settembre 2003 accogliendo l'istanza, stabilì che il Piano Regolatore Generale del 23 maggio 1988 era legittimo.

Tale decisione ha influenzato gli atti di pianificazione generale adottati successivamente dal Comune.

L'ultima concessione edilizia per la realizzazione di nuovi vani residenziali è stata rilasciata il 17 luglio 1997.

Il Difensore Civico eletto a maggioranza nel corso della seduta del Consiglio Comunale del marzo 2003, richiamato dall'onorevole interrogante, non può insediarsi in quanto e già dipendente del Comune di Sarno (Salerno); tale circostanza contrasta con il regolamento comunale di Marigliano, secondo il quale la suddetta carica non può essere ricoperta da dipendenti pubblici.

Nel Comune di Marigliano, inoltre, il servizio di pompe funebri è svolto dalla ditta «Fiorino-Caposano», risultata vincitrice della gara di appalto pubblica, bandita tra il 1997 ed il 1998 dall'allora Commissario Prefettizio.

Per quanto riguarda, infine, l'episodio di intimidazione al funzionario responsabile della procedura di privatizzazione del servizio delle entrate ed elaboratore del relativo bando di gara, lo stesso ha denunciato l'accaduto alla locale Stazione dei Carabinieri dichiarando di ritenerlo uno scherzo, non collegabile comunque all'attività da lui svolta per conto del Comune di Marigliano.

Il predetto funzionario è, comunque, successivamente decaduto dall'incarico in seguito alla decisione adottata dal Consiglio Comunale di non privatizzare più il servizio delle entrate.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'Alì

(15 luglio 2004)

SPECCHIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che, fino al 1° agosto 2003, in Puglia, sulla tratta Bari-Lecce, per gli abbonamenti da parte degli utenti pendolari, soltanto per i treni Eurostar era previsto il pagamento di un supplemento attraverso un *carnet* di venti biglietti dal costo 1 euro l'uno;

che invece, a partire proprio dal 1° luglio, è stato introdotto per i treni Intercity il pagamento di una carta d'immissione di 4 euro, se il tragitto è solo andata o ritorno, e di 7 euro se il viaggio avviene in entrambe le direzioni;

che, come era prevedibile, vi sono state subito proteste da parte dei pendolari che, oltre a dover affrontare ogni giorno un viaggio con i relativi costi d'abbonamento, devono ora sopportare questo ulteriore peso economico,

l'interrogante chiede di sapere se si non ritenga di intervenire presso le Ferrovie dello Stato affinché venga eliminato questo ulteriore costo a danno di una categoria di cittadini già svantaggiata.

(4-05160)

(18 settembre 2003)

Risposta. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, per quanto di competenza, si fa presente che Trenitalia s.p.a., su specifica richiesta del Ministero dell'economia e delle finanze quale azionista di F.S. Holding, non ha praticato aumenti tariffari nei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza sin dall'inizio del 2002.

Nell'ambito di tale blocco tariffario, risulta che la predetta Società si è limitata ad attuare rettifiche isolate del quadro tariffario finalizzate alla congruenza nonché alla omogeneità interna del quadro stesso.

Nel merito della questione specifica, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che l'attuale sistema ferroviario prevede diversi tipi di abbonamento che tengono conto sia delle varie tipologie di treno sia delle diverse esigenze della clientela, come di seguito esplicitato.

Gli abbonamenti regionali/provinciali (tariffe n. 40) consentono di effettuare un numero illimitato di viaggi sui treni ordinari (espressi, interregionali, diretti e regionali) e per percorrenze comprese nei confini tariffari di una regione o provincia (tariffa 40/14 Puglia) ed hanno validità diverse a seconda della tipologia.

Gli abbonamenti integrati (tariffe n. 41) consentono l'utilizzo, nel periodo di validità, di treni interregionali, diretti e regionali e di tutti i mezzi delle altre aziende *partner* che aderiscono all'integrazione, per viaggi la cui percorrenza sia compresa nei confini di un'area metropolitana (ad es. area provinciale di Bolzano) o regionale (ad es.: Unico Campania).

Gli abbonamenti ordinari settimanali, mensili e annuali consentono, per una settimana (tariffa n. 21/A/*bis*), un mese (tariffa n. 21/A) o 12 mesi (tariffa 21/A/*ter*), di effettuare un numero illimitato di viaggi, in prima od in seconda classe, sui treni ordinari (espressi, diretti e regionali) e per relazioni fino a 250 km che superano i confini tariffari di una regione o di una provincia a condizione che non sia applicabile specifica tariffa del gruppo 40. Nelle aree in cui sia prevista l'applicazione di tariffe integrate del gruppo 41 si rilasciano esclusivamente biglietti di abbonamento a tali tariffe.

Gli abbonamenti ai treni intercity diurni si rilasciano per relazioni fino a 1000 km (salvo quanto diversamente disposto per determinati ambiti regionali/provinciali delle tariffe integrate del gruppo 41) sia in prima sia in seconda classe. Possono essere validi per una settimana (tariffa n. 22/A/*bis*) o per un mese (tariffa 22/A) e consentono un numero illimitato di viaggi sui treni IC. Si possono acquistare anche del tipo unidirezionale. Per utilizzare i treni eurostar (ES*) occorre acquistare per ciascun viaggio anche un diritto di ammissione al prezzo di 2 euro, comprensivo della prenotazione del posto sia per la prima sia per la seconda classe. È anche possibile acquistare il *carnet* di *ticket* per abbonati, costituito da 20 tagliandi al prezzo di 1,55 euro ciascuno per la prima classe e di un euro per la seconda, che non hanno limiti temporali per l'utilizzazione, ma che, prima della partenza, devono essere sostituiti per ottenere la prenotazione del posto o convalidati per accedere direttamente al treno, se vi sono posti disponibili.

Le carte di ammissione ai treni intercity si rilasciano per l'accesso a tali treni in appoggio ad abbonamento ordinario fino a 250 km o ad abbonamento regionale/provinciale per percorrenze fino a 350 km. Possono avere validità settimanale (tariffa 23/A/*bis*) o mensile (tariffa 23/A). Consentono un numero illimitato di viaggi sui treni IC e si possono acquistare anche del tipo unidirezionale. Per l'accesso ai treni ES* vale quanto detto per l'abbonamento IC.

Per quanto riguarda la relazione Bari-Lecce, fino al 31 luglio 2003 questa faceva parte di un gruppo di relazioni tariffate secondo regole diverse da quelle sopra esposte. Mancando l'offerta IC e quindi il relativo abbonamento l'accesso ai treni ES* era consentito con l'abbonamento ordinario o regionale, ove presente (ad es. sulla relazione Bari-Lecce) ed il diritto di ammissione per abbonati. Questa tariffazione creava una forte disparità di trattamento economico nei confronti degli altri abbonati. Dal 1º agosto 2003 è stata, pertanto, ripristinata la normativa *standard* e sono

stati quindi reintrodotti gli abbonamenti IC ma a prezzi inferiori rispetto alla tariffa nazionale per limitare l'impatto sugli abbonati.

Il Sottosegretario di Stato
per le infrastrutture ed i trasporti
Sospiri

(22 luglio 2004)

TATÒ. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

la legge 24 marzo 1989, n. 122 (cosiddetta «legge Tognoli»), prevede che i proprietari di immobili possono realizzare parcheggi nel sottosuolo o al piano terreno;

la medesima legge prevede altresì che i comuni, su richiesta dei privati interessati o di imprese di costruzione o di società anche cooperative, possano prevedere, nell'ambito del programma urbano dei parcheggi, la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali;

nell'area urbana della città di Bari molte costruzioni sono state realizzate prima dell'entrata in vigore della precitata «legge Tognoli»;

si stima che il numero di auto per nucleo familiare sia pari a due; pertanto, considerato che il numero complessivo di abitanti nella città è pari a 300.000, è facile ricavare una presenza di auto in città pari a 150.000 senza considerare i cittadini che, abitando nelle cittadine limitrofe, si recano in città per motivi di lavoro,

si chiede di sapere se non si ritenga necessario che nelle aree adibite ad autoparco sia data la possibilità di montare *box* mobili che, nel rispetto delle normative di sicurezza, non superino una superficie coperta pari al 30% della superficie totale dell'area adibita ad autoparco.

(4-06682)

(28 aprile 2004)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si fa presente che la legge 24 marzo 1989, n. 122, titolo III, art. 9, comma 1, prevede che i proprietari di immobili possano realizzare nel sottosuolo degli stessi, ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati o anche in aree pertinenziali esterne, parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, ad uso esclusivo dei residenti, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti di edilizia vigenti.

Il comma 4 afferma, inoltre, che i comuni, previa determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie e su richiesta dei privati interessati o di imprese di costruzione o di società anche cooperative, possano prevedere, nell'ambito del programma urbano dei parcheggi, la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse.

Secondo il comma 5, infine, i parcheggi realizzati ai sensi del suddetto articolo 9 non possono essere ceduti separatamente dall'unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale.

Circa le modalità di realizzazione dei suddetti parcheggi, nel testo normativo non si rilevano vincoli particolari, salvo quelli relativi alla salvaguardia paesaggistica ed ambientale e alla compatibilità con i piani urbani di parcheggio, ove esistenti.

Ne consegue che la possibilità di montare *box* mobili deve essere valutata dai comuni competenti, nell'ambito delle facoltà conferite dalla legge in argomento, e nel rispetto del vincolo di cui al suddetto comma 5. A tale riguardo si esprimono serie perplessità circa la definizione, quali pertinenze immobiliari, di beni mobili quali appunto risultano per definizione le suddette strutture.

Si osserva, infine, che deve sussistere un vincolo pertinenziale tra la singola area di sosta e la singola unità immobiliare; conseguentemente tale vincolo deve essere appositamente registrato nel catasto urbano. A tale proposito l'eventuale copertura mobile degli stalli adibiti a parcheggio, realizzati su aree scoperte, non è rilevante ai fini della presente legge, la quale non fa distinzione di sorta tra parcheggi coperti o scoperti.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(30 luglio 2004)

ULIVI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

il tribunale di Prato, con sentenza n. 379 del 2002, ha riconosciuto che la signora Maria Cristina Melani, affetta da microcefalia con gravissimi danni neurologici motori, sensitivi e delle funzioni cerebrali superiori, ha contratto la malattia in seguito a somministrazione di vaccinazione obbligatoria ed è per questo costretta, fin dalla più tenera età, a condurre una vita assolutamente priva di relazioni con l'esterno e nella più totale incapacità di badare a se stessa;

la sopravvivenza della signora è stata ed è legata all'assistenza da parte della famiglia che, come si può facilmente immaginare, ha subito anch'essa danni morali, economici e sociali di enorme gravità;

il suddetto tribunale di Prato aveva condannato il Ministero della salute ad erogare, a titolo di indennizzo, una somma pari oggi a 274.000.000 di euro, già ridotta del 30% in forza degli effetti delle leggi nn. 641/96 e 238/97;

la legge speciale n. 210/92 disciplina sia i danni da trasfusione che i danni da vaccinazione, ma non contempla la valutazione del danno morale subito dalle famiglie dei vaccinati, mentre la recente legge n. 141/03 ha riconosciuto ai soli emofiliaci emotrasfusi, già beneficiari di indennizzo *ex lege* n. 210/92, un ulteriore risarcimento per i danni morali, patrimoniali e biologici, e questo a fronte della sentenza della Corte di cassazione, Sezioni unite civili, n. 956, che nel 2002 ha sancito il risarcimento alle

famiglie del suddetto danno morale e della sentenza n. 233 del 2003 della Corte costituzionale, che sancisce il risarcimento del danno morale anche se non derivato da un reato;

i familiari della signora Cristina hanno pertanto, e comunque, presentato richiesta di risarcimento dei danni morali, materiali e biologici subiti dalla loro congiunta e da se stessi, così come è stato fatto anche da altri danneggiati da vaccinazione e dai loro genitori,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga che la legge n. 141/03 abbia creato una notevole disparità di trattamento tra i danneggiati da emotrasfusione e quelli da vaccinazione i quali, non lo si deve dimenticare, hanno subito le conseguenze di un trattamento obbligatorio per legge;

se si ritenga giusto che i danneggiati da vaccinazione ricevano mensilmente una somma ridotta del 70% rispetto all'importo attualmente erogato, oltretutto con esclusione di interessi e rivalutazione;

se non si ritenga infine che la richiesta di risarcimento e perequazione presentata dalla signora Melani e dai suoi genitori possa essere presa in considerazione da parte del Ministero della salute e se non si ritenga utile la costituzione di un tavolo di trattative con le associazioni dei danneggiati da vaccinazione, Amev, Condav e Comilva e di un comitato paritetico per la valutazione dei risarcimenti, affrontando anche il caso di Maria Cristina Melani di Prato.

(4-06453)

(24 marzo 2004)

Risposta. – L'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 23 aprile 2003, n. 89 («Proroga dei termini relativi all'attività professionale dei medici e finanziamento di particolari terapie oncologiche ed ematiche, nonché delle transazioni con soggetti danneggiati da emoderivati infetti»), convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 20 giugno 2003, n.141, prevede stanziamenti, autorizzando una spesa di novantotto milioni e cinquecentomila euro per l'anno 2003 e di centonovantotto milioni e cinquecentomila euro, per ciascuno degli anni 2004 e 2005, per finanziare le transazioni da stipulare «con soggetti emotrasfusi danneggiati da sangue o emoderivati infetti, che hanno instaurato azioni di risarcimento danni tuttora pendenti».

L'articolo 3, comma 2, del decreto-legge n. 89/2003, rimette ad un successivo decreto del Ministro della salute, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la fissazione dei criteri «in base ai quali sono definite le transazioni di cui al comma 1», da individuare «anche sulla base delle conclusioni cui è pervenuto il gruppo tecnico istituito con decreto del Ministro della salute 13 marzo 2002».

Tale gruppo tecnico è stato costituito con lo specifico compito «di individuare congrui criteri di quantificazione delle possibili pretese creditorie ed eventuali prospettive di definizione transattiva delle vertenze in atto con pazienti emofiliaci danneggiati a causa di emoderivati infetti».

Alla fine dei propri lavori, il gruppo tecnico ha elaborato un'ipotesi di definizione transattiva, individuando 747 posizioni.

Il decreto del Ministro della salute 3 novembre 2003, ritenute condivisibili le risultanze del lavoro svolto dal gruppo tecnico, le ha recepite all'atto di individuare i criteri in base ai quali procedere alla stipula degli accordi transattivi.

Detto provvedimento, limitando ulteriormente il proprio campo di applicazione, ha indicato, quali unici destinatari, i soggetti emofiliaci, considerate la gravità e la cronicità della patologia.

Del resto, già l'articolo 3 della legge 20 giugno 2003, n. 141, conferiva un mandato ben preciso, attribuendo la facoltà all'Amministrazione di transigere esclusivamente con soggetti danneggiati da sangue o da emoderivati infetti e, contestualmente, riconoscendo specifici, limitati fondi per le eventuali definizioni, nonché stabilendo che l'utilizzabilità dei fondi medesimi fosse arginabile ai soli casi di controversie risarcitorie effettivamente instaurate.

D'altro canto, il fatto che l'applicazione estensiva della legge 20 giugno 2003, n. 141, non sia auspicabile deriva dalla diversa natura dei danni da vaccino rispetto ai danni da emotrasfusioni.

Mentre in questo secondo caso l'ipotesi transattiva trova il suo spazio in una ipotizzabile responsabilità dello Stato nell'ambito della propria attività di indirizzo sul buon uso del sangue, lo stesso non può dirsi in materia di vaccini.

In quest'ultimo caso, infatti, la responsabilità dello Stato appare insostenibile, posto che è facilmente configurabile un'eventuale responsabilità all'atto della somministrazione ovvero della conservazione dei vaccini e, quindi, a livello di aziende sanitarie locali.

Di talché, ne deriva che possibili azioni risarcitorie risultano esperibili esclusivamente nei confronti delle ASL e non già nei confronti dell'Amministrazione centrale.

Pertanto, decade anche la possibilità di perseguire la via transattiva con lo Stato, dal momento che la stessa trae la sua origine proprio da una richiesta risarcitoria nei confronti dello Stato, che abbia molte probabilità di essere accolta in sede giudiziaria e l'unica soluzione resta quella del riconoscimento dell'indennizzo, il quale appare già idoneo a coprire l'ineliminabile quota di rischio residuo connesso alla somministrazione di un vaccino.

Tuttavia, l'incremento dell'indennizzo, la cui necessità, per l'appunto, potrebbe essere valutata da un eventuale, nuovo gruppo tecnico, potrà avvenire solo previo parere favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze.

Inoltre, è opportuno sottolineare che, con la sentenza n. 1155/2004, il TAR del Lazio abbia dichiarato l'inammissibilità del ricorso presentato avverso il decreto ministeriale 3 novembre 2003, impugnato nella parte in cui ha limitato ai soli soggetti emofiliaci la possibilità di accedere alla procedura transattiva.

La giustificazione di tale scelta, osserva il Collegio giudicante, va cercata «nello stato del contenzioso tra gli emofiliaci e lo Stato», nonché nell'«evidente maturazione delle questioni sotto i profili dell'accertamento del diritto e della quantificazione del risarcimento», sicché non apparirebbe «ingiusta» la precedenza accordata agli emofiliaci, «alla luce sia del pregresso contenzioso, sia dello stato di definizione dello stesso, non ravvisabile negli stessi termini in capo ai soggetti danneggiati diversi».

Il Sottosegretario di Stato per la salute
Cursi

(19 luglio 2004)

VALDITARA. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che da notizie apparse su «La Repubblica» del 17 marzo 2004 risulterebbero presenti in Lombardia e in Campania 80 presunti kamikaze pronti a farsi saltare in aria in luoghi pubblici, l'interrogante chiede di sapere:

se tali notizie rispondano al vero;

se non si ritenga opportuno intensificare iniziative di carattere preventivo (perquisizioni, controlli e altro), onde evitare il determinarsi di eventi tragici.

(4-06411)

(18 marzo 2004)

Risposta. – Si comunica preliminarmente che la notizia apparsa sul quotidiano «La Repubblica» sulla presenza di terroristi «kamikaze» pronti a compiere attentati in Lombardia e Campania non trova elementi di conferma nelle indagini fino ad oggi condotte dalla Polizia di Stato in ambienti del fondamentalismo islamico.

La stessa precisazione proviene dal Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, per quanto concerne lo svolgimento di indagini di propria competenza.

Per quanto riguarda le iniziative in corso per prevenire eventuali attentati terroristici nel nostro Paese, subito dopo la strage perpetrata a Madrid l'11 marzo scorso, sono state incrementate le misure di sicurezza e di protezione degli obiettivi più a rischio in tutto il Paese, in particolare presso gli scali aeroportuali, nelle stazioni ferroviarie e a bordo dei treni.

È stato, inoltre, rimodulato e prorogato sino al 30 giugno prossimo il programma di utilizzazione di un contingente delle Forze Armate (4.000 militari) nei servizi di sorveglianza e controllo di obiettivi «fissi» in 88 province (strutture portuali, aeroportuali e ferroviarie, centri di trasmissioni e telecomunicazioni, impianti di erogazione di servizi di pubblica utilità e relativi snodi, impianti nucleari, basi, installazioni e caserme NATO e/o degli Stati Uniti d'America, ecc.).

Per il finanziamento del programma sono stanziati 48 milioni di euro per il 2004 e 14 a decorrere dal 2005.

Si assicura, altresì, che su scala nazionale, i dispositivi di prevenzione di azioni terroristiche sono messi a punto e vengono costantemente adeguati all'evoluzione della minaccia.

Sono stati, inoltre, rafforzati i canali di raccordo informativo con i servizi di *intelligence* e sono stati stabiliti rapporti di ancor più stretta collaborazione con gli organi di polizia stranieri.

In questa strategia rientra la vasta operazione a carattere preventivo condotta in varie province nello scorso mese di aprile dalle Forze dell'ordine, il cui obiettivo era quello di controllare con scrupolo, in base alla legislazione vigente e secondo le procedure ordinarie da essa previste, la posizione di 161 cittadini extracomunitari, su cui gravano forti indizi di commistione con l'estremismo fondamentalista.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
MANTOVANO

(9 luglio 2004)

VALLONE. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

in data 3 marzo 2004 il Prefetto di Roma comunicava alle rappresentanze sindacali unitarie della Prefettura che, nel termine di quaranta giorni, le aree V e V-*bis* sarebbero state trasferite presso l'edificio di via Alvari, a ridosso del Grande raccordo autostradale Roma-L'Aquila, località Tor Sapienza;

l'edificio di via Alvari ospiterà l'Ufficio immigrazione della Questura di Roma e agli Uffici della Prefettura saranno riservati alcuni locali posti al secondo piano;

le summenzionate aree V e V-*bis* sono preposte a un insieme di procedimenti amministrativi che interessano la materia dei diritti civili, della condizione giuridica dello straniero e del diritto di asilo;

nell'attuale sfera di attività di tali Uffici rientrano, altresì, i procedimenti di concessione della cittadinanza italiana;

i procedimenti amministrativi saranno destinati ad aumentare non appena, attraverso il regolamento ministeriale di attuazione, sarà data integrale esecuzione alla legge 30 luglio 2002, n. 189, recante «Modifica alla normativa in materia di immigrazione e di asilo»;

tale normativa prevede, tra l'altro, l'istituzione dello sportello unico per l'immigrazione e l'istituzione, presso la Prefettura, della Commissione territoriale per il riconoscimento dello *status* di rifugiato;

l'Ufficio immigrazione della Questura e le due aree della Prefettura sopra richiamate saranno ubicate nell'estrema periferia Est della capitale, in una località completamente isolata, pressoché inaccessibile ai mezzi di trasporto pubblico, nonché sprovvista di qualsivoglia esercizio commerciale;

la struttura in parola sorge su un'area attraversata da una moltitudine di cavi e tralicci dell'alta tensione, con conseguente inquinamento

elettromagnetico delle zone contermini e potenziale danno alla salute delle persone ad esso esposte;

risulterebbe all'interrogante che l'area in questione, a norma del vigente piano regolatore del comune di Roma, non potrebbe essere destinata all'insediamento di edifici pubblici ma possederebbe, invece, vocazione industriale.

l'edificio di via Alvari si trova a ridosso di un campo nomadi;

la discutibile sistemazione logistica proposta peggiorerà l'interfaccia tra i vari Uffici, già oggi fortemente frammentati, rendendo ancora più complessi i rapporti con tutta l'utenza ed in particolare con l'utenza straniera in attesa della concessione della cittadinanza italiana e, in prospettiva, della stipulazione dei contratti di lavoro presso l'istituendo sportello unico per l'immigrazione;

tutto il personale dell'Amministrazione interessato al trasferimento (quaranta persone) esprimeva preoccupazione e ostilità verso una decisione che rischierebbe di rendere enormemente gravoso l'adempimento degli obblighi lavorativi;

nuovi ed aggiuntivi costi a carico dell'Amministrazione pubblica (e quindi dei contribuenti) deriverebbero dall'eventuale istituzione di linee di trasporto autonome per l'accompagnamento del personale alla sede di lavoro,

si chiede di conoscere:

quali criteri e parametri di valutazione abbiano indotto l'Amministrazione dell'interno a scegliere i locali di via Alvari a sede dell'Ufficio immigrazione della Questura di Roma e delle Aree V e V-*bis*della Prefettura della capitale, considerata la rilevanza dei compiti istituzionali di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblici che essi sono chiamati a svolgere;

come il Ministro in indirizzo possa conciliare l'intendimento di trasferire gli Uffici in parola con la circolare del Ministero dell'interno n. 600/C/CC/SEGR. del 14 febbraio 2003, nella quale veniva disposta la sospensione di tutte le iniziative concernenti i trasferimenti di sede di Uffici della Polizia di Stato e dell'Arma dei Carabinieri, allo scopo di rispettare i limiti fissati per il contenimento della spesa pubblica e di procedere ad un ripianamento del debito accumulato nel settore dell'accasermamento;

come l'Amministrazione dell'interno, data la gravissima situazione debitoria sopra richiamata, intenda corrispondere il canone per la locazione dei locali al secondo piano di via Alvari, se già attualmente questa Amministrazione non corrisponde i canoni per la locazione dei locali della Prefettura di Roma siti in largo dei Lombardi-via dei Pontefici;

se e come il Ministro in indirizzo intenda coniugare l'esigenza di una razionale ed unica sistemazione logistica degli Uffici della Prefettura di Roma con la frammentarietà delle sedi esistenti, che permarrebbe anche dopo la decisione adottata dal Prefetto di Roma;

se il Ministro in indirizzo sia in grado di fugare il sospetto dell'interrogante, a parere del quale la determinazione di «confinare» l'Ufficio immigrazione della Questura di Roma e alcuni Uffici della Prefettura in

una zona tanto inaccessibile e di cotale degrado ambientale (data la presenza diffusa di tralicci dell'alta tensione) sia da mettere in relazione con la volontà politica di rendere «invisibile» agli occhi della cittadinanza e dell'opinione pubblica la copiosa presenza di cittadini extracomunitari;

se il Ministro interrogato possa smentire le notizie attinenti alla presunta destinazione d'uso industriale dell'area di Tor Sapienza in Roma e, nell'ipotesi negativa, come intenda spiegare il futuro insediamento di un edificio pubblico *in loco*.

(4-06926)

(16 giugno 2004)

Risposta. – La decisione di trasferire gli uffici della Prefettura e della Questura di Roma che si occupano dello svolgimento dei procedimenti in materia di immigrazione presso l'edificio di Via Alvari 15 a Tor Sapienza risponde ad esigenze di semplificazione e di efficienza nella gestione degli adempimenti connessi a tale delicato settore.

Collocare in un unico luogo questi uffici, dove peraltro sarà realizzato anche lo Sportello Unico per l'Immigrazione, consentirà, infatti, di eliminare la frammentazione dei procedimenti, agevolare l'utenza nell'attività di gestione delle proprie istanze ed, infine, di provvedere a sistemare l'Ufficio Immigrazione della Questura in locali che, anche sotto il profilo igienico-sanitario, siano idonei a governare meglio la mole di pratiche che, negli ultimi tempi, è notevolmente accresciuto.

Recentemente quest'ultimo ufficio è stato trasferito nella nuova sede ed è operativo dal 26 maggio scorso.

In merito alla scelta dell'immobile, la Prefettura di Roma ha riferito che la struttura è stata individuata, d'intesa con la Questura di Roma, dopo aver effettuato preventivamente, e con esito negativo, un'accurata ricerca presso le caserme disponibili, presso gli stabili scolastici in disuso al Provveditorato agli Studi, nonchè presso Enti Pubblici e militari, che avessero eventualmente disponibili beni in concessione demaniale.

La filiale di Roma dell'Agenzia del Demanio, il 18 marzo scorso, ha comunicato, inoltre, alla Prefettura che non risultano immobili demaniali liberi ed idonei all'uso richiesto, né è possibile recuperare beni dello Stato.

L'impossibilità di trovare soluzioni idonee ha indotto la Questura di Roma ad ampliare la ricerca su strutture di proprietà privata e, quindi, ad individuare l'immobile di via Alvari.

Sulla scelta è stata interessata la Direzione Centrale dei Servizi Tecnico Logistici e della Gestione Patrimoniale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza che, il 18 novembre 2003, comunicava alla Prefettura di Roma il parere favorevole, in deroga alle disposizioni vigenti, alla soluzione proposta.

In funzione del trasferimento degli uffici, al personale in servizio presso la Prefettura, è stata diramata una circolare per verificare la disponibilità volontaria al trasferimento presso la nuova sede. Per le poche adesioni pervenute, la Prefettura ha chiesto al Dipartimento per gli Affari In-

terni e Territoriali del Ministero dell'interno di estendere la richiesta anche al personale in servizio presso il Ministero e/o gli altri uffici periferici.

In merito al potenziale inquinamento derivante dalle onde elettromagnetiche emesse da un traliccio dell'alta tensione che sovrasta la struttura che ospiterà gli uffici, si precisa che la Prefettura ha chiesto all'Agenzia Regionale di Protezione Ambientale del Lazio di effettuare una verifica tecnica sulle citate emissioni.

I risultati delle rilevazioni, effettuate in condizioni di massimo esercizio del traliccio e terminate il 20 aprile 2004, hanno evidenziato valori che rientrano nei limiti determinati dalla normativa di settore.

In previsione del trasferimento degli uffici, il Prefetto – come comunicato anche alle organizzazioni sindacali – dallo scorso mese di febbraio, ha chiesto al Sindaco di rivedere il sistema di trasporto pubblico locale con le Aziende che gestiscono il servizio, al fine di dotare l'area dei necessari collegamenti, pianificando per tempo gli interventi più opportuni.

In merito poi alla più complessiva vicenda riguardante l'allocazione dello sportello unico nonchè il procedimento per il rilascio dei permessi di soggiorno vale la pena di sottolineare come proprio recentemente, il ministro Pisanu abbia espresso l'avviso, condiviso peraltro anche dall'ANCI, che la consegna del permesso di soggiorno debba al più presto essere effettuata avvalendosi degli uffici comunali.

Si ritiene infatti che, al pari dei cittadini italiani, anche gli extracomunitari in regola con le norme sul soggiorno in Italia debbano avere quale principale interlocutore l'amministrazione comunale per ciò che concerne i documenti anagrafici e di residenza, siano essi in formato cartaceo che elettronico.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(26 luglio 2004)

VITALI. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. – Premesso:

che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sull'ingresso dei lavoratori stagionali extracomunitari per il 2004, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 23/01/2004, autorizza l'ingresso di 50.000 unità lavorative e che, secondo quanto stabilito dal provvedimento stesso, solo dopo il 30 giugno sarà verificata la necessità di integrare la suddetta quota per soddisfare eventuali ulteriori bisogni di manodopera stagionale;

che con la circolare n. 5 del 2004 il Ministero del lavoro ha successivamente suddiviso la quota stanziata dal suddetto decreto ai fini della ripartizione regionale;

preso atto:

che tali suddivisioni consentono l'immediata operatività del decreto, ma che i tempi dell'*iter* burocratico per l'assunzione dei lavoratori extracomunitari – visto del consolato, istruttoria della Direzione Provin-

ciale del Lavoro, nulla osta della Questura – sono quantificabili in circa 30/40 giorni;

che, nel quadro di una quota nazionale considerata largamente insufficiente rispetto ai reali fabbisogni del comparto agricolo (50.000 unità contro una richiesta di 85.000 avanzata dalle associazioni dell'agricoltura), alla provincia di Bologna sono state assegnate appena 521 quote, quando nel 2003 la quota bolognese era stata di 1052 unità e per il 2004 era stato stimato necessario un aumento del 20%, portando le richieste degli addetti ai lavori a 1.260 unità;

considerato:

che il numero dei lavoratori stagionali extracomunitari destinati alla provincia di Bologna renderà impossibile rispettare le scadenze dei cicli stagionali produttivi, essendo ormai imminenti le fasi di raccolta e di prima lavorazione dei prodotti agricoli locali;

che ne risulteranno seriamente compromesse alcune importanti filiere produttive, per prima quella ortofrutticola, ma anche quella vitivinicola e la zootecnia, con la conseguenza diretta di gravi ripercussioni sulla produzione dell'anno 2004, e indiretta della perdita di quote di mercato, anche estero, per gli anni successivi,

si chiede di sapere:

se il Ministro abbia valutato gli effetti estremamente negativi del decreto sopra richiamato sull'agricoltura nazionale, e in particolare della provincia di Bologna, dove si profila una situazione di grave crisi;

se non ritenga opportuna l'immediata apertura dell'integrazione delle quote prevista nel mese di giugno, vista l'urgenza imposta dalle necessità del ciclo produttivo;

se non ritenga necessario per il futuro prevedere l'emissione dei decreti che stabiliscano annualmente i flussi nel mese di novembre, anziché nel gennaio dell'anno successivo, con conseguente anticipo della circolare applicativa da parte del Ministero del lavoro, e delle pratiche per le assunzioni, al fine di consentire al comparto agricolo di lavorare in condizioni tempestive di operatività.

(4-06650)

(28 aprile 2004)

Risposta. – Nell'atto ispettivo in oggetto si fa riferimento al decreto del Presidente del Consiglio con il quale si è dato luogo alla programmazione provvisoria per l'anno 2004 degli ingressi in Italia dei cittadini stranieri non comunitari per lavoro stagionale. il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ha determinato la quota degli ingressi programmati in 50.000 unità a livello nazionale. La competente direzione generale del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, nel curare la ripartizione della quota nazionale, ha destinato all'Emilia Romagna 7.000 quote.

La quota così assegnata per l'intero ambito regionale è stata ulteriormente ripartita a cura della Direzione Regionale del Lavoro di Bologna tra gli uffici provinciali.

Le varie ripartizioni sono state poi effettuate tenendo in debita considerazione i rispettivi fabbisogni appositamente rilevati.

In particolare, si fa notare che la ripartizione della dotazione regionale tra i vari ambiti provinciali è attuata dalla Direzione regionale la quale è in grado di assicurare, nei limiti della disponibilità, la distribuzione più adeguata in aderenza con le necessità locali.

Nell'interrogazione si evidenzia la necessità, avvertita specialmente nel settore agricolo, di quote aggiuntive Al riguardo, tuttavia, si fa presente che gli operatori locali hanno potuto già soddisfare le esigenze aggiuntive di manodopera stagionale straniera avvalendosi delle quote stabilite per l'ingresso dei lavoratori appartenenti ai paesi che, dal 1° maggio 2004, sono entrati a far parte dell'Unione Europea. Infatti il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20.4.2004 ha stabilito che i cittadini neocomunitari, durante il periodo transitorio previsto dal Trattato di adesione, possono far ingresso nel mercato del lavoro italiano nel limite di quote annuali. Tale quota per il 2004 è di 20.000 ingressi, utilizzabile anche per lavoro stagionale. Pertanto a decorrere dallo scorso mese di maggio si è resa disponibile, in aggiunta alla quota di ingressi di lavoratori stagionali extracomunitari, l'ulteriore quota prevista in favore dei cittadini degli Stati di nuova adesione all'Unità Europea.

Peraltro la quota aggiuntiva si è esaurita il 2.7.2004. Le richieste di autorizzazione al lavoro complessivamente presentate sull'intero territorio nazionale hanno riguardato per il 69,14% lavoratori stagionali e per il 58,91% il settore agricolo. Le richieste registrate in arrivo nella regione Emilia Romagna sono state 2.189.

Conseguentemente, deve ritenersi che la situazione rappresentata nell'atto ispettivo abbia potuto trovare soluzione ancor prima della verifica, prevista dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 19.12.2003, della necessità di ulteriori fabbisogni di manodopera stagionale extracomunitaria.

La verifica, comunque, dovrà tenere conto degli ingressi aggiuntivi per lavoro stagionale già autorizzati con il sopravvenuto provvedimento riguardante i neocomunitari.

Si evidenzia, infine, che il Governo, consapevole della necessità che la programmazione dei flussi per lavoro stagionale sia attuata con tempestività, ha emanato i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di determinazione delle corrispondenti quote per gli anni 2003 e 2004, in anticipo rispetto al periodo di riferimento, e che è stata garantita agli stessi immediata operatività mediante la diramazione delle relative misure applicative prima della data di rispettiva pubblicazione.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali
MARONI

(21 luglio 2004)

€ 3,20