SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

n. 127

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 15 al 21 luglio 1999)

INDICE

BEVILACQUA: sulla concessione della croce al merito di guerra (4-11062) (risp. SCOGNAMIGLIO PASINI, *ministro della difesa*) *Pag.* 8779

BONATESTA: sul danno arboreo verificatosi in una pineta di proprietà dell'Università agraria di Tarquinia (Viterbo) (4-05787) (risp. CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*) 8780

sull'inchiesta relativa alla finanziaria tarquiniese Cofiri (4-10862) (risp. DILIBERTO, *ministro di grazia e giustizia*) 8761

BORTOLOTTO: sulla cava Ranzolin nel comune di Thiene (Vicenza) (4-11511) (risp. CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*) 8782

BUCCIERO: sui sistemi di sicurezza sulle navi-traghetto operanti nel Mediterraneo (4-11459) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8785

CAMPUS: sulla perequazione del trattamento economico dei professori e ricercatori universitari rispetto a quello per i dirigenti del comparto dei Ministeri (4-09310) (risp. GUERZONI, *sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica*) 8790

CASTELLI, LAGO: sul comportamento di un impiegato dell'ufficio IVA di Verona (4-10746) (risp. VISCO, *ministro delle finanze*) *Pag.* 8791

CIONI: sul raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Empoli-Pisa (4-09460) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8793

CÒ ed altri: sulla realizzazione di un impianto di produzione di energia elettrica presso la centrale nucleare di Caorso (4-05399) (risp. BERSANI, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo*) 8797

COLLINO: sulla classificazione del partito di Alleanza nazionale da parte del BFV della Repubblica federale tedesca (4-14936) (risp. RANIERI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 8800

COSTA: sull'assegnazione all'aeroporto della Malpensa dei collegamenti da e per Brindisi (4-12856) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8801

D'ALÌ: sulle condizioni della bretella autostradale A29 (4-14144) (risp. BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*) 8802

DE CORATO: sugli interessi in sede di pagamento dilazionato dell'imposta di successione (4-10925) (risp. VISCO, *ministro delle finanze*) 8803

TIPOGRAFIA DEL SENATO (900)

DOLAZZA: sulla missione in Cina del Ministro dei trasporti e della navigazione (4-05876) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) *Pag.* 8804

sulle competenze dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (4-12950) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8808

FALOMI: sullo spostamento di voli dell'Alitalia dall'aeroporto di Fiumicino a quello della Malpensa (4-09376) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8811

GUBERT: sul servizio del soccorso meccanico in autostrada (4-13476) (risp. BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*) 8812

LAURO: sulla chiusura della Scuola allievi finanzieri di Portoferraio (Livorno) (4-13986) (risp. VISCO, *ministro delle finanze*) 8815

MAGGI: sul ritardo del volo AZ 1603 Roma--Bari del 12 giugno 1998 (4-11489) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8816

MANZI ed altri: sulla situazione di Timor Est (4-15032) (risp. MARTELLI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 8817

MICELE: sull'affidamento del servizio di sgombero della neve da parte del compartimento ANAS di Potenza (4-13994) (risp. BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*) 8821

MINARDO: sui finanziamenti per la metanizzazione del Mezzogiorno (4-03427) (risp. BERSANI, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo*) 8823

MORO: sulla strada statale n. 52-*bis* Carnica (4-13878) (risp. BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*) 8825

PASTORE: sul trasferimento dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa di alcuni voli della compagnia Air One (4-12774) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) *Pag.* 8826

RUSSO SPENA: sulle attività militari svolte a Capo Marargiu (4-10812) (risp. SCOGNAMIGLIO PASINI, *ministro della difesa*) 8828

sulla cancellazione da parte dell'Alitalia dei voli da Palermo per le isole Pelagie e viceversa (4-12941) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8829

SARTO: sul fenomeno della subsidenza nell'alto Adriatico (4-10661) (risp. CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*) 8831

SELLA DI MONTELUCE: sul concorso «Foresta parlante» (4-04136) (risp. CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*) 8835

SERENA: sulle affermazioni contenute nel libro di Giovanni Ruggeri «Berlusconi-Gli affari del Presidente» (4-03174) (risp. DILIBERTO, *ministro di grazia e giustizia*) 8836

SPERONI: sul posizionamento dei posacenere in aree dell'aeroporto di Malpensa 2000 in cui è vietato fumare (4-13400) (risp. TREU, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 8838

THALER AUSSERHOFER: sull'inclusione fra le attività agricole di quelle svolte dalle cooperative e dai loro consorzi (4-14653) (risp. VISCO, *ministro delle finanze*) 8838

VERALDI: sul ripristino del manto stradale della statale n. 18 Tirrena Inferiore (4-14019) (risp. BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*) 8839

VALENTINO, CIRAMI: sui rapporti esistenti fra l'avvocato Giuseppe De Luca ed il presidente di sezione del tribunale di Milano Marco Ghezzi (4-14397) (risp. DILIBERTO, *ministro di grazia e giustizia*) 8840

BEVILACQUA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* – Premesso:

che in data 18 ottobre 1994 lo scrivente presentò una interrogazione parlamentare (4-01786) in riferimento alla differenziazione di trattamento dei mutilati e invalidi di guerra per la concessione della croce al merito;

che nella risposta inviata per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri testualmente si legge: «La denegazione da parte di alcuni distretti militari delle istanze volte ad ottenere la croce al merito di guerra... trae sicuramente origine da una errata formulazione del decreto interministeriale 10 giugno 1944... rispetto alla norma originale, della quale esso detta le condizioni applicative, contenute nel regio decreto 14 dicembre 1942, n. 1729. ...Si provvederà agli adempimenti necessari perchè l'inconveniente non abbia a ripetersi.»;

che il 25 maggio 1998, allo scrivente è stata inviata una lettera nella quale si evidenzia che in molti distretti militari s'ignora il contenuto della risposta fornita dalla Presidenza del Consiglio;

che ciò penalizza i tanti combattenti che hanno sacrificato gli anni migliori della loro vita per difendere l'onore e la gloria della patria,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Governo abbia provveduto alla adozione delle iniziative volte all'eliminazione delle differenziazioni di trattamento predette;

in caso negativo, se non ritenga di doversi attivare per la concessione delle onorificenze.

(4-11062)

(26 maggio 1998)

Risposta. – A seguito di quanto fu risposto alla citata interrogazione del 1994, l'amministrazione ha provveduto a diramare una circolare con la quale si chiariva che il riconoscimento doveva essere concesso sia a coloro che avessero prestato almeno cinque mesi di servizio a diretto contatto con il nemico, sia nei confronti di chi avesse riportato ferite o mutilazioni in combattimento, sottolineando che ciascuna delle due condizioni, e non entrambe, costituivano di per sé titolo sufficiente.

Tale intervento è apparso risolutivo, poiché negli occasionali ricorsi presentati dal personale agli organi centrali nell'ultimo biennio non sono stati registrati casi relativi all'argomento in questione.

Tuttavia, alla luce dell'attuale nuova configurazione degli organi centrali dell'amministrazione, nonché della riconfigurazione della struttu-

ra territoriale delle Forze armate, si è provveduto a ribadire quanto già stabilito nel 1995 con una recente circolare dello stesso tenore diffusa nell'ottobre 1998.

Da quanto sopra è evidente come l'amministrazione sia già intervenuta per rimuovere gli inconvenienti lamentati al fine di fugare ogni dubbio o controversia interpretativa sull'argomento.

Il Ministro della difesa
SCOGNAMIGLIO PASINI

(3 giugno 1999)

BONATESTA. – *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e dell'ambiente.* – Premesso:

che il 6 febbraio 1997 nel bosco della «Roccaccia», nei pressi di Tarquinia (Viterbo), sono stati trovati 94 pini abbattuti e bruciati;

che il professor Aumento, geologo e vulcanologo, ha seguito la vicenda per conto dell'organismo scientifico regionale;

che i reperti analizzati a Bologna non hanno dato alcun esito;

che sono state smentite notizie secondo cui nei giorni successivi all'accaduto siano stati rinvenuti in quell'area metalli pesanti e radioattivi,

l'interrogante chiede di sapere se non si intenda adottare iniziative volte ad uno studio più approfondito di tali fenomeni e volte ad accertare eventuali responsabilità dell'accaduto.

(4-05787)

(14 maggio 1997)

RISPOSTA. – Dalle informazioni avute dal coordinamento provinciale del Corpo forestale dello Stato di Viterbo, a cui spetta la competenza, si informa che il danno arboreo citato dall'interrogante è da attribuirsi alla caduta, con conseguente sradicamento, di circa 40 pini di Aleppo (Pinus halepensis) del diametro di 45 centimetri e 12 metri di altezza ubicati in una pineta rimboschita negli anni 1957-1959 dal Corpo forestale dello Stato e riconsegnata all'ente proprietario «Università agraria di Tarquinia» nel 1979.

Il sopracitato danno potrebbe essere causato anche dalle situazioni meteorologiche negative (vento e neve), ed alla vulnerabilità delle stesse piante, stressate da un precedente incendio sviluppatosi nella pineta, danneggiando però solamente lo strato muscinale di quest'ultima (vegetazione appartenente allo strato più basso di una situazione boschiva).

Altri analoghi danni alla pineta in questione, sebbene di minore entità, si sono verificati negli anni passati, interessando prevalentemente la parte arborea più esposta ai venti.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente
CALZOLAIO

(10 giugno 1999)

BONATESTA. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che a distanza di due anni dall'inizio dell'inchiesta sulla finanziaria tarquiniese Cofiri, che ha visto coinvolti l'amministratore delegato della società cooperativa Romeo Gatti, il fondatore della Cofiri, l'ex giornalista parlamentare Giovanni Di Capua, Maurizio Bondi, commercialista della finanziaria e Giovanni Benassi, la procura di Civitavecchia non ha ancora disposto il rinvio a giudizio;

che il portavoce degli investitori della Cofiri di Tarquinia ha manifestato il timore che le imputazioni per truffa cadano in prescrizione;

che il *crac* da 130 miliardi ha coinvolto circa 3.500 investitori, di cui almeno 25 tarquiniesi; infatti la prospettiva dell'apertura di una banca tarquiniese senza scopo di lucro aveva convinto all'acquisto delle quote anche molti piccoli artigiani, agricoltori e commercianti;

che un gruppo di investitori romani ha esposto denuncia per richiesta di risarcimento delle somme investite al Ministero del lavoro, con la motivazione delle reiterate omissioni che vi sarebbero state nelle ispezioni e nei controlli;

che ad aggravare la situazione degli investitori è intervenuto l'avvio delle procedure di fallimento delle società Velka Holding, Idaspi, Svim, Mediolanum Golf, Cubitar e Mascherone legate alla Cofiri;

che maggiori preoccupazioni desta, in particolare, la Mediolanum Golf che, stimata dal tribunale di Torino per 60 miliardi, sarà sottoposta a vendita all'asta per soli 14 miliardi,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali motivi non siano stati mai effettuati i controlli dovuti;

a che punto siano le indagini riguardanti l'inchiesta Cofiri;

se risultino i motivi per i quali la procura di Civitavecchia non abbia ancora disposto il rinvio a giudizio;

quali provvedimenti s'intenda adottare al fine di risolvere, in tempi brevi, la delicata vicenda.

(4-10862)

(11 maggio 1998)

RISPOSTA. – Con riferimento alle ragioni dell'attuale pendenza, da circa due anni, della fase delle indagini preliminari nell'ambito del procedimento n. 541 del 1996 sulla società finanziaria Cofiri, trattato dalla

procura della Repubblica presso il tribunale di Civitavecchia, l'autorità giudiziaria interpellata ha comunicato che dette indagini hanno subito ritardi:

in primo luogo, per l'elevato numero degli indagati e, soprattutto, delle parti offese (circa 3.000 persone provenienti dall'intero territorio nazionale) coinvolti nel procedimento;

inoltre, per la riunione all'originario procedimento di altri procedimenti trasmessi per ragioni di competenza territoriale a Civitavecchia da altre procure nazionali, in relazione ai quali si attende l'esito di indagini complesse;

infine, a causa della lentezza con la quale l'autorità elvetica sta evadendo la richiesta di assistenza giudiziaria inoltrata dall'autorità finanziaria procedente in data 26 luglio 1997.

Tali ragioni, così come riferite dall'autorità giudiziaria procedente, assumono una valenza obiettiva e non denotano particolari inerzie od omissioni ascrivibili all'autorità giudiziaria medesima, che potrebbero, in ipotesi, costituire oggetto di valutazione sotto il profilo disciplinare.

Quanto ai provvedimenti da adottare «al fine di risolvere, in tempi brevi, la delicata vicenda», si assicura che questo Ministero, per la parte di competenza che gli è istituzionalmente attribuita in relazione al procedimento *de quo* – quella, cioè, inerente alla richiesta di assistenza giudiziaria internazionale menzionata al terzo punto – si sta adoperando per la definizione della relativa pratica.

A seguito dell'ulteriore sollecito inoltrato l'autorità elvetica, con lettera dell'8 aprile scorso, ha comunicato che la commissione rogatoria in questione è in corso di svolgimento, riservandosi l'invio della documentazione non appena in possesso.

Si fa presente, infine, che il pubblico ministero di Civitavecchia, con nota del 16 marzo 1999, ha comunicato che gli atti sono stati trasmessi per competenza alla procura della Repubblica presso il tribunale di Monza.

Il Ministro di grazia e giustizia
DILIBERTO

(23 giugno 1999)

BORTOLOTTO. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che nel comune di Thiene (Vicenza) è situata una cava, denominata «Rozzampia», oggetto di indagine giudiziaria per sospetto smaltimento abusivo di rifiuti;

che l'indagine svolta dal perito nominato dal pubblico ministero ha accertato che «il materiale di ricomposizione collocato nella ex cava Ransolin in località Rozzampia di Thiene (Vicenza) è essenzialmente costituito da materiale sciolto coesivo a granulometria limosa derivante da impianti di lavorazione della ghiaia, con inclusi ciottoli. In alcuni ca-

si sono stati rinvenuti materiali inerti provenienti da demolizioni di costruzioni quali laterizi, conglomerati cementizi e rari frammenti di manti stradali. Non è stato rinvenuto materiale fibroso tipo eternit e... si può escludere la presenza di rifiuti classificabili come tossico-nocivi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982 – delibera C.I. 27 luglio 1984»;

che la cava è stata dichiarata estinta dalla regione ed i proprietari impediscono l'accesso ai funzionari del comune;

che il comune di Thiene il 7 novembre 1996 si era opposto all'estinzione della cava perchè dopo pochi mesi dal sopralluogo che aveva accertato il ripristino ambientale era stata scoperta una escavazione abusiva, effettuata dalla ditta SIG, per 4-5 metri di profondità oltre quanto consentito; i tecnici del comune stanno determinando la conseguente sanzione amministrativa;

che la stessa ditta SIG, responsabile della cava, ha chiesto di aprirne una seconda a fianco;

che nel comune di Thiene la percentuale di territorio agricolo (zona E) già escavato è del 3,29 per cento e la legge regionale n. 44 del 1982 fissa un limite invalicabile del 3 per cento,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali sanzioni, a norma di legge, vadano applicate per lo smaltimento abusivo nella cava dei materiali edili riscontrati;

se sia lecito autorizzare l'apertura di una nuova cava contro il parere del comune e con una ditta che si è resa responsabile di evidenti violazioni della legge;

quale significato abbia la percentuale del 3 per cento indicata dalla legge regionale: ci si richiede se, dichiarata l'estinzione delle cave esistenti, se ne possano aprire altre, fino ad arrivare al 100 per cento del territorio agricolo.

(4-11511)

(23 giugno 1998)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto il personale del Nucleo operativo ecologico dei carabinieri – sezione di Venezia – ha accertato quanto segue.

La cava «Ranzolin », ubicata in località Rozzampia del comune di Thiene (Vicenza), è gestita dalla ditta SIG spa, con sede in Dueville (Vicenza), via Marosticana 380.

L'attività di cava risulta essere stata autorizzata con decreto della regione Veneto n. 2652 del 30 maggio 1978 ed è stata condotta in parte dalla ditta SIG ed in parte dalla Calcestruzzi spa di Ravenna.

L'attività di indagine di cui all'atto parlamentare è stata svolta dal Corpo forestale dello Stato cui ne compete la vigilanza e il controllo.

La procura della Repubblica presso la pretura circondariale di Vicenza in merito ha instaurato il fascicolo processuale.

Per quanto attiene alla coltivazione di una nuova cava di ghiaia, si riferisce quanto segue.

In data 3 novembre 1995, la SIG spa richiedeva alla regione Veneto – dipartimento di geologia e attività estrattive di Venezia – una autorizzazione per la coltivazione di una nuova cava di ghiaia denominata «Quattro strade», situata nelle immediate vicinanze della cava «Ranzolin».

Il comune di Thiene, al fine di procedere all'istruttoria per il rilascio di una nuova autorizzazione da parte della regione Veneto, incaricava propri tecnici di effettuare un sopralluogo al sito della cava esaurita. Nella circostanza veniva constatato che all'interno dell'area erano stati effettuati abusivamente scavi di rilevanti proporzioni.

L'amministrazione comunale, pertanto, chiedeva alla regione Veneto di non procedere con la «dichiarazione di avvenuta estinzione della cava».

La regione Veneto con provvedimento n. 145 del 20 marzo 1998, decretava comunque l'avvenuta estinzione della cava.

Avverso il decreto della regione Veneto il comune di Thiene, in data 16 maggio 1998, produceva ricorso al TAR del Veneto.

Il consiglio comunale, nel prendere atto del sopralluogo effettuato dai tecnici incaricati, esprimeva parere negativo sulla richiesta di rilascio per una nuova autorizzazione ai sensi dell'articolo 13 della legge regionale n. 44 del 1982, in relazione alle percentuali limite di escavazione previste in ambito comunale, ritenendo ancora in atto l'attività estrattiva della preesistente cava.

Il servizio cave della regione Veneto – commissione tecnica regionale attività estrattive –, a seguito di uno studio effettuato in merito all'ammissibilità dell'istanza presentata dalla SIG spa, giudicava attuabile il progetto per la coltivazione della nuova cava in quanto i limiti percentuali di estrazione previsti dalla legge n. 44 del 1982 non erano stati superati.

La decisione di cui sopra, tuttavia, veniva rinviata in attesa di determinazioni del TAR del Veneto in ordine alla richiesta di sospensiva prodotta dal comune di Thiene in data 16 maggio 1998.

Allo stato attuale ogni iniziativa in merito all'apertura della nuova cava «Quattro strade» è sospesa.

Questo Ministero non è a conoscenza di avvenute presunte opposizioni, da parte dei proprietari dell'area, in merito all'accesso di tecnici del comune all'interno della cava «Ranzolin» di Thiene.

Circa la competenza di un parere negativo espresso dal comune territorialmente competente, la legge regionale del Veneto 7 settembre 1982, n. 44, all'articolo 18 prevede il rilascio di un parere di norma obbligatorio da parte del comune interessato.

La norma citata, peraltro, qualifica tale parere come «non vincolante»; per converso l'amministrazione comunale può in proposito eccepire

la necessità del rilascio di apposita licenza edilizia, denegandola ove non sussistano i relativi presupposti di legittimità.

A tale riguardo si può riferire quanto stabilito dal parere del Consiglio di Stato n. 468 del 1997 dove si evince che la concessione edilizia, essendo un istituto tipico della materia urbanistica, non debba essere estesa alle altre attività di cava, intese come «attività industriali» continuative.

Tuttavia lo stesso parere evidenzia il sussistere di sentenze discordi, emanate dalla Corte di cassazione, e quindi la possibilità di interpretazioni giurisprudenziali diverse. Appare opportuno quindi che la materia sia regolamentata autonomamente dalle amministrazioni locali, restando ferma la libertà del giudice, in caso di contenzioso in merito, di interpretare la legistazione vigente in senso favorevole o sfavorevole, essendo la giurisprudenza, come detto, spesso discorde in materia.

Circa infine la percentuale di territorio sottoponibile ad attività estrattive, la citata legge regionale n. 44 del 1982, all'articolo 13, prescrive che la parte di territorio comunale interessata dall'attività di cava non può essere in alcun caso superiore alle seguenti percentuali della superficie totale della zona E del comune:

3 per cento nel caso di cave di ghiaia e sabbia;

5 per cento nel caso di cave di argilla;

4 per cento nel caso di compresenza dei suddetti materiali.

Ai fini del relativo calcolo, si deve computare la superficie delle cave in atto, di quelle abbandonate e di quelle dismesse senza che sia stata attuata la prevista ricomposizione ambientale di cui all'articolo 14 della stessa legge.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente
CALZOLAIO

(31 maggio 1999)

BUCCIERO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il periodo estivo coincide con il periodo di maggior utilizzo delle navi traghetto nei paesi del Mediterraneo;

che i porti italiani, ed in particolare quelli pugliesi, sono meta abituale di migliaia di cittadini italiani e stranieri che utilizzano per i loro spostamenti le navi traghetto;

che dovere primario di uno Stato civile e del suo Governo è quello di garantire la massima sicurezza dei servizi oltrechè la loro qualità e quantità;

tenuto conto:

che da un'inchiesta giornalistica del marzo 1998 del mensile «Altro Consumo», in collaborazione con la Comunità europea sulla sicurezza dei traghetti che percorrono rispettivamente il Mar Baltico, il Mar

del Nord ed il Mare Mediterraneo, vengono evidenziate alcune gravi carenze nei sistemi di sicurezza soprattutto, delle navi che collegano i paesi del Mediterraneo;

che dai risultati dell'inchiesta si rileverebbe che le carenze riscontrate riguardano:

le dotazioni di salvataggio, in particolare la manutenzione degli argani per la messa in mare delle scialuppe di salvataggio e la conservazione, la manutenzione oltrechè le dotazioni segnaletiche dei giubbotti salvagente e delle ciambelle di salvataggio;

i percorsi di abbandono della nave, in particolare le scale spesso ripide e strette, molti ostacoli nelle vie di fuga ed alcune porte bloccate che impediscono l'uscita verso l'esterno;

l'informazione ai passeggeri, in particolare le uscite di sicurezza che non sono adeguatamente segnalate, le informazioni diffuse tanto con altoparlanti quanto con piantine ed altro materiale informativo che spesso sono incomprensibili e date in una sola lingua;

le condizioni generali di manutenzione delle navi;

i membri dell'equipaggio che spesso non conoscono nè le procedure di salvataggio, nè il funzionamento delle attrezzature di evacuazione;

che sempre dall'inchiesta risulterebbe inoltre che per le dotazioni di salvataggio soltanto il 27 per cento delle navi traghetto avrebbe un giudizio positivo (contro il 59 per cento della media nord-europea) ed addirittura il 7 per cento avrebbe un giudizio estremamente negativo (contro lo 0 per cento della media nord-europea);

che per i percorsi di abbandono delle navi traghetto solo il 40 per cento delle navi raggiungerebbe un giudizio positivo (contro il 100 per cento della media nord-europea);

che le informazioni ai passeggeri solo il 40 per cento delle navi traghetto otterrebbe un giudizio positivo (contro il 94 per cento della media nord-europea) ed il 20 per cento delle navi avrebbe un giudizio negativo (0 per cento media nord-europea);

che per le condizioni generali di mantenimento e conservazione delle navi solo il 33 per cento otterrebbe un giudizio positivo (contro il 66 per cento della media nord-europea) ed il 14 per cento verrebbe giudicato negativamente;

che il giudizio globale sarebbe positivo solo per il 7 per cento delle navi traghetto che collegano l'Italia alle altre Nazioni europee (contro il 59 per cento della media nord-europea) ed il 6 per cento verrebbe giudicato negativo (contro lo 0 per cento della media nord-europea),

si chiede di sapere:

se i risultati dell'inchiesta abbiano un effettivo fondamento;

quali controlli vengano effettuati sulle navi traghetto che attraccano nei porti italiani per garantire sicurezza ed efficienza in situazioni di pericolo;

quali interventi a carattere preventivo si intenda predisporre sulle navi italiane per garantire ai cittadini la sicurezza ed efficienza dei trasporti navali;

se tutte le navi italiane attualmente in attività rispettino gli standard minimi di sicurezza previsti dall'accordo internazionale sulla sicurezza in mare SOLAS-'90;

quali siano le reali motivazioni che impediscono all'Italia di sottoscrivere l'accordo SOLAS-50, siglato da altri sette Stati europei tra cui l'Inghilterra e la Germania;

quali iniziative intenda assumere il Ministro in indirizzo sul piano della cooperazione internazionale per consentire un adeguato controllo dell'efficienza e sicurezza delle navi traghetto italiane ed estere che solcano il Mar Mediterraneo per portarle ai livelli di sicurezza ed efficienza delle navi che curano i collegamenti marittimi tra i Paesi dell'Europa del Nord.

(4-11459)

(17 giugno 1998)

RISPOSTA. – Si osserva preliminarmente che l'Italia, insieme con altre 125 nazioni, è firmataria dell'ultima convenzione internazionale sulla sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare SOLAS 74 e successivi emendamenti (non si ha notizia dell'esistenza di convenzioni SOLAS 90 o 50) e che, pertanto, per verificare l'osservanza della normativa sulla sicurezza a bordo delle navi traghetto straniere, che approdano in porti nazionali, sono effettuati da parte delle capitanerie di porto controlli sistematici sul rispetto degli *standard* fissati non solo dalla citata convenzione internazionale ma da tutti gli strumenti pertinenti (altre convenzioni internazionali), richiamati dal Memorandum di Parigi 82, cui anche l'Italia aderisce, nonché dalla direttiva n. 95/21/CE, sul controllo dello stato del porto di approdo in data 19 giugno 1995.

Delle più importanti, se ne richiamano alcune: MARPOL sulla prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino proveniente da navi; ILL 66 sul bordo libero e sulla linea di massimo carico; STCW 95 sull'addestramento e certificazione dei marittimi; COLREG 72 sulle norme per prevenire gli abbordi in mare; ILO 76 sulle condizioni di lavoro a bordo delle navi mercantili; TONNAGE 69 sulla stazzatura internazionale delle navi.

Per quanto attiene le navi italiane, si precisa che i controlli sono di due specie, preventivi e successivi. I primi riguardano gli accertamenti relativi al rispetto delle regole imposte dalle convenzioni citate, nonché dal regolamento di sicurezza n. 435/91, che si applica, per le navi di bandiera soggette alla SOLAS, in aggiunta alle convenzioni internazionali. Tali accertamenti sono necessari al fine del rilascio dei certificati internazionali e nazionali, previsti dalle ricordate norme e dei quali le navi devono essere in possesso, pena il loro fermo. I secondi sono effet-

tuati ogni qual volta sorga il ragionevole dubbio che le condizioni della nave, oggetto dei certificati, siano venute meno.

Attualmente tutte le navi italiane sono soggette a norme diverse a seconda che siano destinate alla navigazione internazionale ovvero nazionale, precisando che, in linea di massima, alle prime si applica la convenzione internazionale SOLAS, alle seconde il regolamento di sicurezza, adottato con decreto del Presidente della Repubblica n. 435 del 1991.

Questa amministrazione già attua le norme internazionali SOLAS, nonché comunitarie per il controllo degli *standard* imposti per i traghetti Ro-Ro in navigazione internazionale e, per quanto attiene ai traghetti in navigazione nazionale, si è attivata al fine di recepire la direttiva comunitaria n. 98 (18), che disciplina le caratteristiche delle navi Ro-Ro in navigazione nazionale, già peraltro parzialmente attuate, nel rispetto delle norme nazionali vigenti (regolamento di sicurezza n. 435 del 1991) conformi ai dettami SOLAS che, fra l'altro, prevedono anche visite periodiche ai servizi di bordo, sulla preparazione degli equipaggi.

Pertanto, sulla base dell'esposto quadro normativo di riferimento, si rappresenta che:

per quanto attiene le navi di bandiera nazionale i controlli della loro conformità alle norme internazionali e nazionali sono effettuati inizialmente prima dell'entrata in esercizio della nave, periodicamente, ogni qual volta se ne ravvisi la necessità;

per le navi di bandiera estera, queste sono controllate all'arrivo in porto da «port State control officers», del Corpo delle capitanerie di porto, presenti presso gli uffici periferici dell'amministrazione.

In particolare si sottolinea che l'inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione comporta quantomeno una prescrizione di ottemperanza in termini molto brevi, ovvero il fermo della nave, ovvero, infine, per le più gravi carenze, il bando da tutti i porti dei paesi che aderiscono al Memorandum di Parigi.

Si fa presente, in proposito, che nel 1998 i nuclei («port State control officers») costituiti complessivamente da 178 ufficiali delle capitanerie di porto, autorizzati, ai sensi della direttiva n. 95/21/CE, a svolgere attività ispettiva a bordo delle navi approdate, hanno operato controlli su 1.900 navi di cui 139 sono state trattenute perché non in regola.

Per quanto riguarda specificatamente i porti pugliesi, si osserva che al traffico in oggetto risultano interessati esclusivamente i porti di Bari e Brindisi di cui si riassume la situazione relativa al 1998:

porto di Bari: delle venti navi passeggeri straniere che lo hanno scalato, diciassette sono state ispezionate, come prescritto dal Memorandum di Parigi, e le altre tre unità erano già in possesso di certificati d'ispezione in corso di validità, rilasciati in base al già citato Memorandum.

I controlli così svolti hanno portato alla detenzione di tre navi passeggeri, rilasciate al momento dell'eliminazione delle deficienze riscontrate, mentre per altre unità sono state accertate carenze temporaneamente tollerabili;

porto di Brindisi: delle ventuno navi di bandiera estera approdate, undici sono state sottoposte, ai sensi del Memorandum di Parigi del 1982, a visita e sette sono state sottoposte ad esercitazioni complesse di abbandono nave ed antincendio.

Nel corso dello stesso anno hanno fatto scalo, in quel porto, tre unità di bandiera italiana, due navi traghetto ed un catamarano, adibite al trasporto di passeggeri. Queste sono state sottoposte a visita, ai sensi della convenzione internazionale SOLAS, per il rinnovo dei certificati di sicurezza, comprensiva anche della verifica degli esiti di esercitazioni complesse di abbandono nave ed antincendio. Le navi riscontrate affette da irregolarità, comportanti gravi deficienze, sono state sottoposte a fermo e rilasciate solo dopo l'eliminazione delle stesse.

Si osserva, altresì, che il Dipartimento della navigazione marittima ed interna provvede alla verifica annuale della regolare effettuazione, su tute le unità della flotta pubblica, dei lavori di ordinaria manutenzione e di adeguamento alla normativa vigente, provvedendo, inoltre, ad espletare controlli periodici a bordo dei mezzi adibiti ai servizi in cabotaggio, al fine di sollecitare le società di trasporto marittimo ad attivarsi affinché tutte le navi in esercizio rispettino determinati *standard* qualitativi nello svolgimento del servizio. Va precisato al riguardo che tutte le unità della flotta Finmare, ed in particolare della società Tirrenia, sono certificate ISO 9000 e sono in regola con le certificazioni di sicurezza richieste dalla normativa nazionale vigente e dalle convenzioni internazionali ratificate dall'Italia.

Peraltro, le motonavi «Clodia», «Emilia», «Petrarca» e «Palladio» citate nell'inchiesta giornalistica cui fa riferimento l'onorevole interrogante sono destinate alla dismissione entro l'anno per essere sostituite con unità tecnologicamente avanzate, sulle quali sarà quindi possibile approntare sistemi di informazione ai passeggeri simili a quelli operanti sugli aerei.

Sul giudizio mediocre riscontrato nell'articolo di stampa in parola a carico della motonave «Emilia» circa le informazioni da fornire ai passeggeri, la società Tirrenia ha rilevato che l'indagine è stata rivolta, specificatamente, ad accertare la presenza a bordo delle piantine indicanti i percorsi di fuga e le zone di raccolta, l'affissione di pannelli informativi sulle operazioni di emergenza e la loro diffusione attraverso gli altoparlanti o *monitor* dislocati a bordo. A tal proposito la società ha riferito che tutte le unità sociali sono dotate di pannelli, ubicati nelle cabine e nei locali passeggeri, indicanti le vie di sfuggita e i punti di riunione, ed anche di cartelli contenenti informazioni in più lingue sulle operazioni di emergenza, come peraltro confermato per la motonave «Petrarca» nella menzionata indagine.

La società Tirrenia ha, inoltre, segnalato che vengono diramati, a mezzo di impianto interfonico di bordo, avvisi di sicurezza contenuti in cassette audio preregistrate e realizzate in collaborazione con l'Associazione traduttori italiani, nonché sono trasmessi, tramite *monitor* disposti in diversi punti della nave, filmati contenenti informazioni di sicurezza.

Quanto al giudizio di livello mediocre assegnato alla motonave «Emilia» per le informazioni ai passeggeri di cui sopra, permangono talune perplessità sul giudizio medesimo, tenuto conto che tutte le unità della società Tirrenia sono uniformemente equipaggiate con le dotazioni sopra specificate, come peraltro riscontrato sulle motonavi «Clodia» e «Petrarca» dall'indagine in argomento.

Si evidenzia, infine, che le navi esaminate nell'ambito dell'inchiesta di cui sopra, operanti nel Mare del Nord e nel Mar Baltico, risultano impiegate in collegamenti a prevalente carattere internazionale; di conseguenza, la normativa applicata a dette navi è differente rispetto alla normativa relativa ai collegamenti nazionali, ai quali sono, invece, dedicate in via principale le unità della società Tirrenia «Clodia», «Emilia» «Petrarca»; inoltre, la motonave «Palladio», armata dalla società Adriatica, unica delle quattro unità considerate appartenenti al gruppo Firmare ad essere adibita alla navigazione internazionale (Italia-Grecia), appare in regola con la normativa pertinente (giudizio medio/buono).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

TREU

(7 giugno 1999)

CAMPUS – *Al Ministro dell'Universita e della ricerca scientifica e tecnologica*. – Premesso:

che la legge 334 del 2 ottobre 1997, nel dettare nuove disposizioni per il trattamento economico del personale pubblico all'articolo 2, in merito al personale dirigente non contrattualizzato, indicava la necessità di disporre, con leggi finanziarie, la perequazione del trattamento economico dei professori e ricercatori universitari rispetto al trattamento previsto dai contratti collettivi nazionali per i dirigenti del comparto dei Ministeri,

l'interrogante chiede al Ministro in indirizzo di conoscere se risulti al MURST la necessità di tale perequazione e in quali terrnini intenda conseguentemente ottemperare alla legge suddetta.

(4-09310)

(22 gennaio 1998)

RISPOSTA. – La legge n. 334 del 1997, menzionata dall'onorevole interrogante, ha rimandato alle leggi finanziarie l'indicazione delle somme da destinare alla perequazione del trattamento economico dei professori e ricercatori universitari rispetto al trattamento previsto dai contratti collettivi nazionali per i dirigenti del comparto Ministeri.

La legge finanziaria per il 1998, n. 449 del 1997, non ha però previsto alcuna quantificazione delle risorse finalizzate alla perequazione in argomento.

Allo scopo quindi di attuare la sopra citata normativa, questo Ministero, in sede di predisposizione degli atti per la legge finanziaria 1999, ha rappresentato al Ministero del tesoro e del bilancio e della programmazione economica la necessità di provvedere allo stanziamento delle somme da destinare alla perequazione del trattamento economico dei professori e ricercatori universitari.

Inoltre, alla luce dei chiarimenti apportati in materia dall'articolo 16, comma 6, del decreto legislativo n. 80 del 1998, si fa presente che detti fondi, assegnati alle università e da queste utilizzate per l'incentivazione dell'impegno didattico dei professori e ricercatori universitari, sono destinati esclusivamente al personale che, oltre all'impegno ordinario, è interessato anche al sostegno dell'innovazione didattica, delle attività di orientamento e tutorato e della diversificazione dell'offerta formativa.

Si fa presente altresì che gli atenei possono destinare, allo stesso scopo, propri fondi utilizzando le somme attualmente stanziate per il pagamento delle supplenze e degli affidamenti.

Il Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica
GUERZONI

(9 giugno 1999)

CASTELLI, LAGO. – *Ai Ministri delle finanze e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso che, secondo quanto risulta all'interrogante:

in data 29 aprile 1998 il presidente della provincia di Verona di un'organizzazione di imprenditori signor Lucio Chiavegato ha denunciato circostanziatamente un fatto avvenuto presso gli uffici finanziari della sezione staccata di Verona, secondo il quale si sarebbe recato presso l'ufficio IVA, con un suo iscritto, per avere chiarimenti riguardanti una sanzione comminata a quest'ultimo;

che ha incontrato un individuo identificato in seguito quale direttore dell'ufficio stesso;

che l'individuo in questione, a fronte della richiesta di un colloquio, si è negato usando toni molto poco urbani;

che a fronte di precisa richiesta non ha declinato le proprie generalità;

che alcuna spiegazione in merito a chiarimenti richiesti è stata fornita ma anzi il tutto è proseguito con toni arroganti da parte dell'impiegato pubblico;

che è stato redatto un verbale sull'accaduto dalla Polizia di Stato convocata all'uopo dal signor Chiavegato,

gli interroganti chiedono di sapere:

come si siano svolti i fatti; come appaiono dal verbale di polizia;

se risponda al vero che l'impiegato pubblico protagonista dell'increscioso episodio risponde al nome di Portorico Gregorio;

che qualifica abbia il suddetto signore all'interno dell'ufficio IVA di Verona;

quali provvedimenti intenda assumere il Ministro in indirizzo nel caso i fatti denunciati rispondano al vero;

se da regolamento interno del Ministero delle finanze sia obbligatoria l'esibizione del cartellino con le generalità degli addetti;

se non si ritenga inammissibile l'arroganza tuttora manifestata da troppi addetti del suo Dicastero.

(4-10746)

(30 aprile 1998)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione cui si risponde gli onorevoli interroganti, nel premettere che, in data 29 aprile 1998, presso l'ufficio IVA di Verona vi sarebbe stato un alterco tra il direttore di tale ufficio, signor Gregorio Portorico, ed un contribuente (recatosi sul posto per chiedere informazioni circa un verbale redatto dalla Guardia di finanza di Legnago), tanto da richiedere l'intervento della polizia di Stato, chiedono di conoscere quali provvedimenti disciplinari si intenda adottare nei confronti del personale dell'amministrazione finanziaria che non rispetta i diritti dei cittadini-contribuenti.

Al riguardo, il competente Dipartimento delle entrate ha comunicato che la direzione regionale delle entrate per il Veneto ha incaricato un ispettore di eseguire un accesso presso l'ufficio IVA di Verona (effettuato nei giorni 12 e 13 giugno 1998), allo scopo di raccogliere tuti gli elementi e le informazioni utili in merito alla vicenda segnalata.

A seguito di tale eccesso ispettivo, è stata predisposta una dettagliata relazione, dalla quale si evince che, il giorno 29 aprile 1998, i signori Renzo Guerra e Lucio Chiavegato si sono presentati presso l'ufficio IVA di Verona per avere chiarimenti in ordine al verbale (recante la data dell'11 luglio 1997) redatto dalla Guardia di finanza di Legnago nei confronti del signor Guerra, circa violazioni concernenti l'emissione di scontrini fiscali, e, nonostante il funzionario incaricato dell'ufficio in questione avesse fornito tutte le indicazioni del caso, il signor Chiavegato, lamentando insoddisfazione per le risposte ricevute e mancanza di trasparenza, chiedeva di essere ricevuto immediatamente dal direttore.

Il Dipartimento delle entrate ha, inoltre, rilevato che il disappunto dei due contribuenti, a causa del differimento del colloquio, sembra aver assunto, nel corridoio dell'ufficio, toni duri e veementi, a tal punto che il direttore stesso, informato sulla vicenda, doveva intervenire per invitare i predetti ad avere un comportamento corretto. Risultato vano il tentativo di ricondurre la questione alla normalità, il direttore dell'ufficio IVA di Verona si vedeva costretto a richiedere l'intervento di una locale «squadra volante» della polizia di Stato, che poneva fine alla protesta, verbalizzando l'accaduto.

In ordine, poi, al rilievo secondo il quale gli impiegati dell'ufficio IVA di Verona non avrebbero esibito il tesserino di riconoscimento, è stata data assicurazione dal predetto ispettore della direzione regionale delle entrate per il Veneto che sia il giorno dell'accesso sia il giorno successivo tutti gli impiegati erano muniti del cartellino di identificazione. È stato precisato peraltro che, alla luce della circolare 5 agosto 1989, n. 36970/18.3.2, e della circolare 18 febbraio 1993, n. 4/93, entrambe emanate dal Ministro per la funzione pubblica nell'ambito delle «Iniziative volte ad agevolare il rapporto fra pubblica amministrazione e cittadini», tutti gli addetti ai rapporti con il pubblico erano e sono muniti di cartellino identificativo.

Il Dipartimento delle entrate ha pertanto fatto presente che, a seguito delle predette precisazioni, non si ravvisano elementi suscettibili di apprezzamento sotto il profilo della responsabilità di natura disciplinare a carico di dipendenti del predetto ufficio IVA.

Il Ministro delle finanze
VISCO

(17 giugno 1999)

CIONI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che alla procura della Repubblica di Firenze sono stati presentati tre esposti (in data 12 febbraio 1995, 17 luglio 1995, 23 gennaio 1998) sulla situazione del cantiere per il raddoppio della linea ferroviaria Firenze-Empoli-Pisa, da cui emergono alcuni fatti inquietanti che gettano più di un'ombra sul modo di gestire gli appalti da parte delle Ferrovie dello Stato;

considerato:

che secondo quanto emerge dagli esposti la concessione dei lavori è stata stipulata fra le Ferrovie dello Stato e la Cogei, impresa di Catania ormai fallita e il cui presidente è Luigi Rendo;

che i lavori sono proceduti con estrema lentezza e che in 14 anni sono state eseguite solo il 50 per cento delle opere;

che il cantiere è ormai inattivo dall'8 settembre 1997;

che i lavoratori devono avere ancora tre mesi di stipendio, che le Ferrovie hanno minacciato più volte la rescissione del contratto di appalto e che esiste un contenzioso miliardario con la Firem;

che è stato aperto un tavolo di confronto presso il Ministero dei trasporti;

che nell'esposto del 1998 si cita un articolo della rivista «Il mondo economico» dal quale emergerebbero notizie su tangenti in relazione all'appalto;

che il presidente della Cogei, Luigi Rendo, è stato arrestato dal *pool* di Milano;

che le società del gruppo Rendo compongono un ricco *dossier* alla Commissione antimafia;

valutata l'importanza strategica di quest'opera per lo sviluppo del trasporto ferroviario regionale e constatato che i ritardi nella costruzione della nuova linea avranno riflessi negativi sul sistema dell'alta velocità;

rilevata l'assoluta gravità dei fatti;

evidenziato:

che il caso dell'appalto per la Firenze-Empoli-Pisa evidenzia un alto grado di inaffidabilità delle Ferrovie nella gestione delle opere di sviluppo e crescita della rete;

che non si capisce quale sia la posizione del Ministero e in primo luogo delle stesso Ministro su questa vicenda; in questo senso è grave il fatto che gli ultimi due incontri fra Ministero e rappresentanti dei sindacati e delle istituzioni locali siano saltati per colpa del Ministero,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative si intenda intraprendere nel più breve tempo possibile per fare luce sull'intero appalto e, soprattutto, per consentire la realizzazione di un'opera così importante per lo sviluppo del trasporto ferroviario nazionale.

(4-09460)

(5 febbraio 1998)

Risposta. – La concessione di prestazioni integrate relative alla costruzione del quadruplicamento Firenze-Empoli e del collegamento Olmatello-Osmannoro, di cui alla convenzione n. 48/84, fu affidata all'associazione temporanea di imprese costituita dall'impresa Cogei spa, capogruppo mandataria, e dalle imprese mandanti COMIL spa, CIR srl e Costruzioni Callisto Pontello spa (già Sogea spa).

Nell'esecuzione, i lavori hanno in effetti avuto uno sviluppo molto lento, in parte per la difficoltà nell'ottenere i prescritti benestare urbanistici da parte degli enti locali ed in parte per le scelte strategiche operate dall'autorità politica nei piani finanziari delle Ferrovie dello Stato nel corso degli anni per cui, solo con il contratto di programma del 1993, l'intervento è stato definitivamente considerato strategico per le Ferrovie ed il Ministero dei trasporti e ne è stato quindi confermato l'impegno economico finanziario.

Anche il difficile stato economico finanziario in cui si è venuta a trovare l'impresa Cogei spa all'interno del gruppo Rendo ha negativamente contribuito con ripercussioni gravi anche sui cantieri del quadruplicamento della Firenze-Empoli e del collegamento Olmatello-Osmannoro determinando per due volte il fermo dei cantieri operato arbitrariamente dall'impresa Cogei spa, e senza che vi fossero specifiche responsabilità a carico delle Ferrovie; il primo fermo si è avuto tra agosto e novembre 1996, il secondo a partire dal settembre 1997.

Poichè, nonostante i ripetuti solleciti, le attività di cantiere non venivano riprese, la società Ferrovie dello Stato nel novembre 1997 iniziava a manifestare all'impresa Cogei spa, la possibilità di rescissione del contratto.

Risulta, altresì, che a fronte dei lavori effettivamente svolti e regolarmente contabilizzati le Ferrovie dello Stato sono state sempre puntuali nei pagamenti all'associazione temporanea di imprese.

Inoltre, il tavolo di confronto, apertosi presso questo Ministero dal dicembre 1997, ha portato al pagamento diretto delle maestranze (di una quota parte delle spettanze dovute dalla FIREM) ed i successivi incontri, a causa del precipitare degli eventi connessi al fallimento dell'impresa Cogei spa, sono di fatto saltati nell'attesa delle decisioni del curatore fallimentare.

Peraltro, i debiti contratti dalla FIREM nei confronti delle maestranze e dei fornitori non sono attribuibili alle Ferrovie dello Stato in quanto la FIREM è una società costituita per la gestione della commessa, che non ha alcun rapporto con le Ferrovie; pertanto, non è in atto alcun contenzioso miliardario.

Un primo contenzioso avanzato dall'impresa Cogei spa si è risolto con un accordo bonario, ai sensi dell'articolo 31-*bis* della legge n.109 del 1994; anche un arbitrato, sempre promosso dalla Cogei, si è risolto con un parere del collegio arbitrale che ha respinto la gran parte delle richieste.

A seguito della dichiarazione di fallimento del 20 gennaio 1998 con sentenza n. 61424 del tribunale di Roma, le Ferrovie dello Stato spa, con nota del 20 febbraio 1998, hanno invitato le imprese mandanti, ai sensi dell'articolo 25, comma 1, del decreto legislativo n. 406 del 19 dicembre 1991, a dichiarare la propria disponibilità ad assumere il ruolo di mandataria all'associazione temporanea di imprese e con altra nota, di pari data, hanno richiesto agli organi competenti del fallimento Cogei spa di procedere all'immediata riconsegna dei lavori nello stato in cui si trovavano ed alla immissione della società stessa nel possesso del cantiere.

Tra le imprese mandanti è la CIR Costruzioni srl che si è assunta il ruolo di mandataria dell'associazione temporanea di imprese appaltatrice dei lavori di cui alla citata convenzione n. 48/84 e suoi atti derivati, esprimendo la propria disponibilità al contestuale utilizzo dei lavoratori impiegati nel cantiere, nonché a prendere in consegna il can-

tiere, non appena espletate le procedure di verifica, per completare le opere.

Successivamente all'acquisizione da parte della società Ferrovie dello Stato dell'atto di modifica dell'associazione temporanea di imprese ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 406 del 1991, e del conferimento di mandato alla impresa CIR, quale impresa capogruppo, i referenti di progetto delle Ferrovie dello Stato, con provvedimento dell'11 maggio 1998, hanno accettato il primo atto integrativo modificativo all'atto modificativo n. 20/91 alla convenzione e, di conseguenza, la modifica intervenuta con la nuova configurazione dell'associazione temporanea di imprese intestataria della concessione di prestazioni integrate, costituita, pertanto, dall'impresa CIR Costruzioni srl – capogruppo mandataria – e dalle imprese mandanti COMIL Compagnia italiana lavori spa e Costruzioni Callisto Pontello spa.

L'associazione temporanea di imprese così composta, quale intestataria della concessione di prestazioni integrate, ha assunto e confermato le obbligazioni e gli oneri connessi e conseguenti alla citata convenzione n. 48/84 ed agli atti da essa derivati.

Dopo un breve periodo necessario per riattivare le forniture e per riorganizzare i cantieri, durante il quale è stato provveduto anche alla riassunzione delle maestranze ex Cogei, che ne avevano fatto richiesta, i lavori sono ripresi regolarmente ed in particolare:

quelli relativi alla realizzazione del viadotto «Firenze» del collegamento Olmatello-Osmannoro nel mese di maggio 1998 con produzione medie mensili di circa un miliardo;

quelli relativi alla realizzazione della gallerie «Bellosguardo» e «San Vito» del quadruplicamento Signa-Montelupo nel mese di luglio 1998 con produzioni medie mensili di circa 3 miliardi.

Nel periodo luglio-settembre 1998 sono ripresi i contatti anche con le amministrazioni comunali di Montelupo e Lastra a Signa propedeutici alla convocazione della conferenza di servizi relativa alle opere che ancora non hanno ottenuto il prescritto benestare urbanistico quali:

l'interconnessione «Renai» e viadotto «Arno» fino all'imbocco della galleria «Bellosguardo»;

la nuova fermata di Lastra a Signa;

l'interconnessione di «Samminiatello» all'uscita della galleria «San Vito» lato Montelupo.

Da quanto precedentemente esposto, la situazione appare pertanto sufficientemente chiarita.

Per quanto concerne, infine, l'esposto presentato nel gennaio 1998, non risulta esserci stato alcun intervento della magistratura in merito al-

le prestazioni affidate con la convenzione n. 48/84 all'associazione temporanea di imprese con capogruppo mandataria l'impresa Cogei.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
TREU

(7 giugno 1999)

CÒ, ALBERTINI, CAPONI, MARINO, BERGONZI, CARCARINO, GUERZONI. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e dell'ambiente.* – Premesso:

che con delibera CIPE del 26 luglio 1990 è stata autorizzata la costruzione di un impianto di produzione di energia elettrica a mezzo combustibile gas nelle adiacenze della centrale nucleare di Caorso nonchè il piano di «decomissioning»;

che l'ENEA ha subordinato la realizzazione dell'impianto a gas allo smantellamento della centrale nucleare e soprattutto alla asportazione dal sito di tutti gli elementi radioattivi combustibili;

che tale scelta, del tutto coerente con il definitivo abbandono dell'uso del nucleare per la produzione di energia nel campo civile e perciò da perseguire con determinazione, rischia di apparire del tutto irrealizzabile avendo l'Enel richiesto l'autorizzazione a stoccare nelle piscine collocate nell'impianto nucleare 560 barre di uranio e plutonio che attualmente si trovano nel reattore;

che nelle piscine si trovano depositate da ben 12 anni 632 barre di combustibile radioattivo e la loro collocazione nelle piscine porterebbe a 1.192 il numero di barre presenti;

che le piscine sono state progettate e costruite per adempiere ad una funzione di transito temporaneo e non di collocazione permanente di elementi di combustibile, in quanto servivano per azzerare il calore di decadimento degli elementi utilizzati nel reattore, e perciò esauriti, che poi sarebbero stati avviati agli impianti di trattamento;

che tali piscine potevano inizialmente contenere circa 800 elementi, tale essendo il fabbisogno per consentire lo scarico e la ricarica del reattore;

che negli anni 1980 e 1982 sono stati moltiplicati gli spazi per la collocazione delle barre fino a crearne 2.100;

che le piscine si trovano per 70 metri nel sottosuolo e sporgono dal suolo per un'altezza di metri 35;

che in relazione alle loro caratteristiche strutturali e funzionali esse sono totalmente inidonee al deposito permanente di elementi radioattivi;

che tale deposito permanente mette a rischio la pubblica incolumità, trasformando una struttura creata per il funzionamento dell'impianto in un impianto di stoccaggio senza averne le necessarie caratteristiche di sicurezza,

si chiede di sapere:

se risponda a verità la circostanza sopra riferita circa la richiesta di una autorizzazione allo stoccaggio da parte dell'Enel;

se tale richiesta sia stata determinata dalla scelta, perseguita nell'ambito del processo di privatizzazione dell'Ente, di diminuire i costi di manutenzione dell'impianto a scapito della sicurezza;

che cosa intendano fare i Ministri in indirizzo per contrastare tale scelta che va nella direzione di trasformare la centrale di Caorso in un cimitero di scorie radioattive senza le dovute garanzie di sicurezza;

che cosa intendano fare i Ministri in indirizzo per risolvere il problema della gestione dei rifiuti radioattivi ovunque prodotti anche per uso civile nell'ambito anche del rilancio nazionale delle capacità tecnologiche e di ricerca per gestire la chiusura del ciclo del combustibile.

(4-05399)

(16 aprile 1997)

Risposta. – In relazione all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, anche sulla base di quanto riferito dall'Enel, si fa presente quanto segue.

Il CIPE in data 26 luglio 1990, come hanno ricordato gli onorevoli interroganti, ha deliberato la chiusura definitiva della centrale di Caorso, disponendo che l'Enel eseguisse le operazioni necessarie a portare la centrale nella condizione di «custodia protettiva passiva» e predisponendo «i piani di *decommissioning*».

Per quanto riguarda le operazioni di *decommissioning* l'Enel presentò, nell'agosto 1991, secondo quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 185 del 1964, istanza al Ministero dell'industria per ottenere l'autorizzazione all'esecuzione delle operazioni di messa in custodia protettiva passiva quale primo stadio del *decommissioning*. Il relativo *iter* era ancora in corso al momento dell'entrata in vigore (1° gennaio 1996) del nuovo decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 230. L'istanza e la relativa documentazione a norma dell'articolo 55 del citato decreto legislativo n. 230 del 1995 è stata riproposta in data 6 giugno 1997.

La norma in questione dispone, tra l'altro, che l'esecuzione delle operazioni connesse alla disattivazione di un impianto nucleare è soggetta ad autorizzazione preventiva da parte del Ministero dell'industria, sentito il Ministero dell'ambiente, il Ministero dell'interno, il Ministero del lavoro, il Ministero della sanità, la regione competente e l'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente – ANPA; le autorizzazioni in questione sono rilasciate per fasi che a loro volta devono rientrare in un piano generale d'interventi.

Attualmente è in corso il procedimento autorizzativo relativo alla prima fase che comporta l'invio da parte delle amministrazioni in argomento delle osservazioni di competenza all'ANPA.

Per quanto riguarda la situazione attuale della centrale ed in particolare la condizione di sicurezza e lo stato di conservazione dei rifiuti radioattivi presso di essa stoccati si precisa quanto segue.

Com'è noto, sono state avviate per la centrale in argomento le operazioni preliminari di disattivazione dell'impianto, sulle quali l'ente di controllo – ANPA – esercita le proprie azioni istituzionali di vigilanza, mirate essenzialmente ad accertare il rispetto dei criteri di base della sicurezza nucleare e della protezione sanitaria, nell'ottica del minimo impatto radiologico sulla popolazione e sull'ambiente e del minimo impegno dosimetrico per i lavoratori.

Presso la centrale nucleare di Caorso sono stoccati 1.192 elementi di combustibile irraggiato per complessive 220 tonnellate d'uranio, parte degli elementi (560) sono situati nel reattore e parte (632) nelle piscine di decadimento. Relativamente ai 560 elementi situati nel reattore l'Enel ha ottenuto dall'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente (ANPA) l'autorizzazione e successivamente ha effettuato il trasferimento degli stessi dal contenitore in pressione (*vessel*) alle due piscine intercomunicanti.

Con riferimento alla capacità di stoccaggio di dette piscine, l'organismo di controllo, a suo tempo, il CNEN – ai sensi dell'articolo 42 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1964, n. 185 – dispose, con apposita autorizzazione pervenuta all'Enel in data 31 marzo 1962, che queste possono contenere fino a 2.206 elementi di combustibile.

Il deposito in piscina migliora le condizioni di sicurezza rispetto all'attuale situazione di stoccaggio nel reattore; infatti, tale nuova dislocazione, oltre ad aumentare la sicurezza intrinseca per motivi connessi alla fisica del reattore, consente una migliore ispezionabilità del combustibile nonché un più sicuro raffreddamento.

In ogni caso il combustibile resterà provvisoriamente in piscina fino a quando sarà reso disponibile un deposito esterno a secco.

Infine, per quanto attiene le misure da adottare per lo stoccaggio e per lo smaltimento dei rifiuti radioattivi, si fa presente che il Ministero dell'industria ha proposto alle regioni e agli altri enti locali un percorso partecipativo per l'individuazione di un sito per il deposito dei rifiuti radioattivi.

Tale percorso è stato condiviso nei suoi termini generali anche dal «tavolo nazionale» per la gestione degli esiti del nucleare convocato dal Ministero dell'industria nel luglio scorso al quale hanno partecipato tutti gli attori interessati alla dismissione degli impianti nucleari in Italia.

Nell'ambito della Conferenza Stato-regioni sono proseguiti i lavori di un gruppo tecnico ristretto con il compito di predisporre una bozza d'accordo di programma fra Stato e regioni concernente l'individuazione

di un sito per la localizzazione dei rifiuti radioattivi cui hanno partecipato anche rappresentanti di altre amministrazioni.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo
BERSANI

(10 giugno 1999)

COLLINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che il Bundesamt Verfassungschutz (BFV) è l'autorità della Repubblica federale tedesca preposta alla tutela della Costituzione ed ha compiti di raccolta e informazione concernenti le attività, i gruppi e le persone che operano contro l'ordinamento democratico, contro la sicurezza della Germania o di un Land;

che in tale ambito il BFV raccoglie informazioni su organizzazioni e partiti filo-eversivi o comunque ritenuti pericolosi perchè dediti alla teorizzazione di metodi e azioni violenti e antidemocratici;

che, addirittura, nel proprio sito internet, il BFV indica il partito italiano Alleanza Nazionale tra le organizzazioni politiche «di estrema destra» ritenendola pericolosa alla stregua dei movimenti neonazisti;

che tale circostanza è di straordinaria gravità, poichè i compiti e gli strumenti del BFV sono quelli propri dei servizi di informazione e in questo caso le attenzioni di *intelligence* sono rivolte ad un partito politico che, in Italia, ha espresso il vicepresidente del Consiglio, numerosi Ministri e Sottosegretari e che esprime tuttora molti amministratori regionali e locali,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative si intenda assumere nei confronti della cancelleria federale e del Ministro dell'interno tedesco perchè sia immediatamente cancellato – non solo dal sito internet, ma dagli obiettivi informativi del BFV – ogni riferimento ad un partito con piena legittimità democratica che, attualmente, è il terzo partito italiano in base alle libere espressioni di voto dei nostri cittadini e, con Forza Italia, rappresenta la maggioranza degli italiani dell'Alto Adige.

(4-14936)

(20 aprile 1999)

RISPOSTA. – A seguito del tempestivo intervento dell'ambasciata d'Italia presso la Repubblica federale tedesca, l'Ufficio federale per la tutela della Costituzione (BFV) ha immediatamente modificato il propio sito, cancellando ogni riferimento al partito italiano Alleanza nazionale dall'opuscolo intitolato «Tendenze di estrema destra in Internet», in data 29 aprile 1999, cioè nello stesso giorno in cui l'ambasciata è intervenuta per ottenerne la cancellazione.

Il testo in cui veniva menzionata Alleanza nazionale era inserito in una pubblicazione concernente «le attività di estemisti di destra tedeschi». A conclusione del testo, sotto il titolo «altre organizzazioni di estrema destra», trovava menzione, senza ulteriori commenti o informazioni e insieme ad altri partiti europei, quali il francese «Front National», anche Alleanza nazionale. Tutto il paragrafo in questione è stato cancellato.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
RANIERI

(16 giugno 1999)

COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazine.* – Premesso:

che è divenuto operativo l'aeroporto Milano Malpensa con conseguente ripartizione del traffico tra Milano Linate e Milano Malpensa;

che tutti i voli Milano-Brindisi e Brindisi-Milano sono stati assegnati all'aeroporto Milano Malpensa;

che ciò penalizza sensibilmente il territorio del Salento ed i suoi operatori;

che, evidentemente, per essere più distanti da Milano rispetto ad ogni altro territorio nazionale, per il principio di equità anche temporale, avrebbero dovuto essere assegnati a Linate con conseguente giusto recupero temporale per gli operatori;

che questo ulteriore strappo lo si legge come volontà del Governo di voler privilegiare le aree forti rispetto alle aree periferiche del paese,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano i provvedimenti che si stanno adottando per rimuovere la sensazione di prostrazione che pervade l'animo dei salentini;

se, in difetto di sensibilità di Alitalia, non si ritenga opportuno sollecitare altra compagnia di navigazione a fare ciò che l'Alitalia non può o non vuole fare;

se non si ritenga che questo debba essere un ulteriore motivo per assecondare ed accelerare l'apertura ai fini civili dell'aeroporto di Galatina.

(4-12856)

(27 ottobre 1998)

RISPOSTA. – Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

L'intervenuta liberalizzazione del trasporto aereo in ambito comunitario consente ai vettori aerei comunitari, titolari di licenza, di operare nell'ambito dell'Unione europea sulla base di considerazioni commerciali e di economicità.

Pertanto all'amministrazione non compete di imporre l'istituzione di servizi di linea all'Alitalia o ad altri vettori aerei; inoltre nei confronti dell'Alitalia una simile imposizione costituirebbe una interferenza nella gestione della compagnia e configurerebbe una violazione delle condizioni poste dalla Commissione europea.

Tuttavia, la società Alitalia, per venire incontro alle esigenze dell'utenza, dal 28 marzo 1999, in coincidenza con l'introduzione dell'orario relativo alla stagione estiva, ha inserito nell'operativo Milano-Brindisi e viceversa un collegamento giornaliero (con partenza a Linate alle ore 10,00 e arrivo a Brindisi alle ore 11,35; partenza da Brindisi alle ore 17,00 e arrivo a Linate alle ore 18,30), che viene effettuato compatibilmente con le restrizioni attuate a seguito della vicenda bellica in corso.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
TREU

(7 giugno 1999)

D'ALÌ. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che la bretella autostradale A29 che congiunge la città di Trapani e l'aeroporto di Birgi con l'autostrada Mazara del Vallo-Palermo si trova in uno stato di manutenzione disastroso e presenta innumerevoli carenze di carattere strutturale che rendono il percorso notevolmente pericoloso;

che diversi incidenti, addirittura mortali, sono stati causati dalle condizioni del fondo stradale di tale tratto di strada che diventa ancor più pericoloso quando gli agenti atmosferici non sono dei migliori;

che non sono stati eseguiti idonei lavori di riassestamento della strada e la manutenzione prestata dall'ANAS si è rivelata assolutamnete inadatta a risolvere i problemi fin qui evidenziati;

che tale percorso pieno di dossi e buche di dimensioni considerevoli è privo di corsia di soccorso e delle colonnine per la richiesta di pronto intervento che di regola dovrebbero essere attivate nelle strade di grande percorrenza,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda urgentemente accertare le disastrose condizioni di manutenzione della bretella autostradale A29 che collega la città di Trapani e l'aeroporto di Birgi alle autostrade Mazara del Vallo-Palermo;

se l'ANAS non intenda intervenire per adottare seri e repentini provvedimenti in relazione a quanto in premessa evidenziato, in modo da garantire una salvaguardia non solo ai cittadini di Trapani e Palermo ma a chiunque debba percorrere quel tratto di strada.

(4-14144)

(18 febbraio 1999)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto l'Ente nazionale per le strade, cui sono stati richiesti elementi, riferisce che le carenze riscontrate sul tracciato della A 29 Alcamo-Trapani – diramazione per Trapani-Birgi, sono in realtà da ricondurre a ondulazioni del piano viabile per le quali sono in corso interventi manutentivi.

Per tale tratto autostradale, tuttavia, l'Ente ha redatto un'apposita perizia di manutenzione straordinaria per tratti saltuari di pavimentazione. Tale perizia sarà quanto prima oggetto di apposito bando di gara. Per quanto riguarda le colonnine SOS, è stato redatto apposito progetto, anch'esso di prossimo appalto.

Per quanto concerne, infine, la mancanza di corsia di emergenza, l'Ufficio speciale della grande viabilità in Sicilia ha in programma l'integrazione del numero delle attuali piazzole di sosta.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(31 maggio 1999)

DE CORATO. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che mentre il Governo si preoccupa di assicurare ai mutui per la casa l'equità sul piano degli interessi da corrispondere alle banche mutuanti e si attiva per consentire il raggiungimento della soglia del 5 per cento per tale interesse non si accorge che, per la dilazione del pagamento dell'imposta di successione, resta vigente una normativa che prevede un tasso di interesse a favore dello Stato del 9 per cento annuo, ovvero quasi il doppio dell'interesse legale;

che tale normativa (decreto legislativo 31 ottobre 1990, n. 346, articolo 38, comma 2) ha infatti elevato otto anni fa dal 5 al 9 per cento l'aliquota del tasso di interesse previsto per la rateizzazione dell'imposta di successione senza più aggiornarla da allora;

che il problema è di entità non trascurabile se si considera che le aliquote dell'imposta di successione sono particolarmente elevate, raggiungendo talvolta il 30 per cento del valore dei beni;

che anni fa allo studio del Ministero esisteva invece un progetto di riduzione delle suddette aliquote che avrebbe ricondotto entro margini di maggiore competitività europea questo regime fiscale oggi assolutamente fuori dai canoni comunitari,

l'interrogante chiede di sapere:

per quale motivo a tutt'oggi permanga la determinazione di un interesse per la dilazione in misura prossima ai limiti dell'usura;

per quale motivo non sia più stato sviluppato il progetto all'esame del Ministero;

se il Governo, a fronte di questa anomalia e in conformità ai criteri di equità invocati per i mutui della casa, non intenda rivedere la

misura degli interessi in sede di pagamento dilazionato dell'imposta di successione.

(4-10925)

(14 maggio 1998)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione cui si risponde l'onorevole interrogante ha segnalato la necessità di rivedere il tasso di interesse per la dilazione del pagamento dell'imposta sulle successioni (già fissato al 5 per cento e successivamente elevato al 9 per cento).

Al riguardo il competente Dipartimento delle entrate ha innanzitutto rilevato che la dilazione del pagamento dell'imposta sulle successioni rappresenta una vera e propria forma di agevolazione concessa al contribuente su un debito di imposta contratto al momento della apertura della successione.

Tuttavia, come è noto, il problema sollevato ha trovato soluzione, nel senso auspicato dall'onorevole interrogante, con l'emanazione del decreto del Ministro delle finanze 5 marzo 1999 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 56 del 9 marzo 1999).

Tale provvedimento, infatti, a seguito della modifica apportata dall'articolo 10 della legge 18 febbraio 1999, n. 28, all'articolo 38, comma 2, del testo unico delle disposizioni concernenti l'imposta sulle successioni e donazioni (approvato con decreto legislativo 31 ottobre 1990, n. 346) ha determinato nella misura del 5 per cento gli interessi annui a scalare dovuti sugli importi dilazionati.

Il Ministro delle finanze
VISCO

(17 giugno 1999)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che il quotidiano «Italia Oggi» (oltre ad altri quotidiani) del 14 maggio 1997 a pagina 9 ha dato notizia che il Ministro dei trasporti e della navigazione ha compiuto una lunga missione in Cina con una folta delegazione (quaranta persone) comprendente fra gli altri l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, nonchè rappresentanti dell'Ansaldo Trasporti, della Breda Ferroviaria, della FIAT Ferroviaria e di consorzi connessi con il discusso progetto del Treno ad alta velocità nonchè di altre industrie italiane;

che formalmente la finalità della missione corrisponderebbe al tentativo di ottenere dal Governo di Pechino commesse per le industrie italiane di materiale ferroviario e per gli studi di ingegneria ferroviaria;

che, mentre il Ministro dei trasporti e della navigazione si trovava in Cina, al Ministero giacevano insoluti numerosi gravi problemi d'interesse generale;

che voci riportate anche dai giornali attribuiscono un particolare, determinante ruolo del Ministro dei trasporti e della navigazione nelle vicende maturatesi con le dimissioni del presidente della Finmeccanica spa,

si chiede di conoscere:

nell'ipotesi che quanto pubblicato dai giornali corrisponda a realtà, in base all'interpretazione di quale norma di legge un compito promozionale tipico del Ministro del commercio con l'estero venga esperito dal Ministro dei trasporti e della navigazione in un momento in cui quest'ultimo avrebbe dovuto affrontare altre priorità;

l'elenco di tutti i componenti al seguito della missione del Ministro dei trasporti e della navigazione in Cina, compresi giornalisti e personale di supporto;

l'ammontare complessivo delle spese dirette ed indirette relative alla missione in Cina del Ministro dei trasporti e della navigazione;

se le spese per la missione in Cina siano state coperte da amministrazioni pubbliche, parastatali e/o private e, in caso di iniziativa promiscua, in quale rispettiva misura;

l'effettivo ruolo (ed a quale titolo) svolto dal Ministro dei trasporti e della navigazione nelle recenti vicende del *management* della Finmeccanica spa.

(4-05876)

(15 maggio 1997)

Risposta. – La delegazione che ha viaggiato al seguito del Ministro dei trasporti e della navigazione nella sua missione in Cina era composto da:

signora Linda Ciarrocca	segretario particolare;
Ministro plenipotenziario Achille Vinci Giacchi	consigliere diplomatico;
signora Fabrizia Fuscagni	responsabile particolare;

Le relative spese di viaggio e soggiorno sono state a carico dell'amministrazione e sono state contabilizzate secondo le disposizioni in vigore per le missioni all'estero.

La delegazione delle Ferrovie dello Stato spa era composta da:

ingegner Giancarlo Cimoli	amministratore delegato;
signora Maria Cristina Papetti	assistente dell'amministratore delegato per la segreteria operativa;
dottor Francesco Pellegrini	responsabile della funzione rapporti internazionali;
dottor Gianfranco Lepore Dubois	responsabile della funzione relazioni con i *media,*

mentre la delegazione della Italferr Sir-TAV spa era rappresentata da:

ingegner Livio Vido	presidente;
ingegner Gaetano Piepoli	direttore commerciale.

Le spese di viaggio e soggiorno sono state interamente a carico delle Ferrovie dello Stato e dell'Italferr.

Le testate di appartenenza hanno provveduto per le spese di viaggio e soggiorno dei sottoelencati giornalisti:

Giorgio Santilli	«Il Sole 24 Ore»;
Stefania Tamburello	«Corriere della sera»;
Giorgio Lonari	«La Repubblica»;
Francesco Manacorda	«La Stampa»;
Daniele Martini	«Panorama».

Infine, il resto della delegazione era composta dai responsabili di società, aziende ed enti che esplicano la propria attività nell'ambito dei trasporti, come si evince dal seguente elenco:

dottoressa Maria Barbieri	responsabile filiale ITS e Sogecred;
dottor Dante Bolognati	rappresentante terminalisti portuali;
dottor Claudio Boniciolli	presidente Autorità portuale di Venezia;
dottor Arrigo Borella	presidente Società veneziana conte nitori;
dottor Eugenio Calcagnini	Contship Italia;
signor Mario Cappeddu	CAMAR-Gastaldi & C. spa;
dottor Giovanni Cerruti	presidente Gastaldi & C. spa;
ingegner Giuseppe Cossiga	Società autostrade spa;
dottor Augusto Roberto Cosulich	amministratore delegato Fratelli Cosulich spa;
dottor Alberto Forchielli	Ansaldo spa;
dottor Federico Fornelli	consulente SGS Logistica spa;
architetto Enrico Frediani	responsabile sviluppo infrastrutture SEA;
dottor Carlo Gallizzi	direttore commerciale Impregilo;
dottor Pier Francesco Guarguaglini	capo azienda Alenia Difesa;
avvocato Francesco Saverio Lauro	presidente Autorità portuale di Napoli;
dottor Franco Lazzarini	amministratore delegato Italbrokers;
signor Italo Nauaui	*manager* ITS e Sogecred;
dottor Francesco Palmiro Mariani	direttore generale associazione nazionale compagnie imprese portuali;

avvocato Ugo Mazza	responsabile relazioni internazionale Alitalia spa;
dottor Umberto Migliaccio Guerra	responsabile IRI Asia e Nord America;
dottor Giacinto Misserville	rappresentante Finmeccanica Asia Pacific;
ingegner Bruno Musso	presidente Genoa Terminal spa;
senatore Francesco Nerli	presidente Assoporti;
ingegner Riccardo Paschina	responsabile Piani e sviluppo aeroporti di Roma;
dottor Umberto Pedroni	direttore *marketing* Ansaldo Trasporti;
dottor Mario Ravedati	presidente Centro italiano studi *container*
dottor Enrico Maria Scerni	presidente camera di commercio di Genova;
dottor Giulio Schenone	Thoss Carr & Son Steamship Agents;
ingegner Enrico Visentin	area *manager* Cina SASIB;
dottor Giorgio Zappa	capo azienda Alenia;
dottor Aldo Spinelli	Spinelli srl.

Le società sopraelencate hanno provveduto alle spese di viaggio e soggiorno dei propri rappresentanti.

Si evidenzia che analoghe iniziative con il Governo cinese sono state intraprese da altri paesi europei, come Germania, Francia e Spagna, per assicurarsi opportunità di partecipazione agli importanti programmi di ammodernamento che saranno realizzati dalla Repubblica popolare cinese.

Durante gli incontri svoltisi fra i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato spa e la delegazione cinese sono stati conclusi accordi commerciali particolarmente vantaggiosi.

Infatti è stato definito un progetto di formazione, per dirigenti e tecnici cinesi, riguardante le tecnologie ferroviarie italiane, che verrà curato e seguito dalle Ferrovie dello Stato e dall'Italferr; inoltre è stata acquisita la disponibilità del governo cinese ad avviare un progetto di ammodernamento della rete ferroviaria, consentendo l'utilizzazione di linee locali per la sperimentazione di tecnologie (segnalamento e controllo) e materiale rotabile italiani. Detto progetto verrà seguito dal consorzio costituito da Italferr, Ansaldo Trasporti, Breda e Sasib.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

TREU

(7 giugno 1999)

DOLAZZA. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che per effetto del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, all'Ente nazionale aviazione civile (ENAC), di cui è stato nominato presidente e direttore generale e nominato il consiglio d'amministrazione, non è devoluto alcun obbligo o facoltà decisionale o esecutiva fin quando non sarà definita ed approvata la normativa interna dell'ente stesso, la cui elaborazione è nel frattempo compito esclusivo di detti organismi dell'ente stesso;

che, contrariamente a quanto sintetizzato al capoverso precedente, risulta che presidente e direttore generale dell'ente stesso hanno avviato trattative per concludere il contratto d'affitto di un fabbricato ad uso ufficio (con capacità di quattrocento addetti) in Roma, presso la via Cristoforo Colombo, allo scopo di stabilirne la sede dell'ente stesso: ciò non solo esula dai poteri degli esistenti organismi dell'embrionale ENAC, ma è del tutto superfluo e si identifica in uno spreco di pubblico denaro disponendo già questi ultimi di uffici in tre diverse sedi romane (in quella della direzione generale dell'Aviazione civile, Civilavia, in quella del Ministero dei trasporti e della navigazione in piazza della Croce Rossa ed in quella della direzione centrale del Registro aeronautico italiano presso piazza Bologna);

che, inoltre, notoriamente nel patrimonio immobiliare del Ministero dei trasporti e della navigazione in Roma figurano decine di fabbricati ad uso ufficio, al momento non occupati;

che viene riferito che alle riunioni svoltesi durante la precedente gestione governativa presso il Ministero dei trasporti e della navigazione riguardanti il disastroso trasferimento di traffico aereo dall'aeroporto di Milano-Linate a quello di Varese-Malpensa ha partecipato anche il direttore generale dell'ENAC esprimendo giudizi ed opinioni non di propria competenza per effetto del citato decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250;

che viene infine segnalato che lo stesso direttore generale dell'ENAC ed altri componenti lo stesso ente interferiscono frequentemente con interventi del tutto anomali rispetto all'attività degli uffici ministeriali dell'aviazione civile,

si chiede di conoscere:

se, in attesa di un'approfondita verifica della compatibilità dei componenti gli organismi embrionali dell'ENAC con i requisiti stabiliti dal decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, il Ministro dei trasporti e della navigazione sia a conoscenza delle anomale iniziative di detti componenti ed in particolare del direttore generale;

se lo stesso Ministro ritenga questi interventi legalmente ammissibili e se, eventualmente, intenda assumere adatte iniziative per porre fine alla citate inammissibili interferenze ed agli abusi.

(4-12950)

(4 novembre 1998)

Risposta. – Il decreto legislativo 25 luglio 1997, n.250, ha unificato in un unico soggetto giuridico - l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) - le competenze amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile, al Registro aeronautico italiano (RAI) ed all'Ente nazionale della gente dell'aria (ENGA), conseguendo in tal modo un obiettivo di razionalizzazione diretto a definire nel sistema istituzionale un organismo pubblico di riferimento in grado di colloquiare con tutti i soggetti pubblici e privati operanti nel settore aeronautico, garantendo altresì unità d'azione ed aderenza all'interesse pubblico connesso alle relative attività.

Il citato decreto legislativo dispone il permanere in carica degli organi dei tre soggetti giuridici unificati per l'ordinaria amministrazione fino all'effettivo insediamento (avvenuto il 18 novembre 1998) degli organi ENAC, i quali, ferma restando l'immediata operatività dell'Ente, nei sei mesi successivi hanno, tra l'altro, l'onere di definire, nell'ordine, lo statuto, il regolamento amministrativo-contabile ed il contratto di programma.

Al fine di garantire la continuità dell'azione amministrativa, è inoltre stabilito che, nelle more della sottoscrizione del contratto di programma, sono operative secondo la legislazione di riferimento le strutture dei soggetti giuridici unificati che rispondono ai vertici decisionali dell'ENAC.

Per quanto concerne le trattative per l'acquisizione di un fabbricato a uso ufficio va evidenziato che gli immobili attualmente utilizzati dalle strutture unificate non risultano adeguati ad accogliere la totalità del previsto personale dell'ENAC desumibile dalla relazione tecnica di accompagno al decreto legislativo n. 250 del 1997, tenuto altresì conto che il 31 ottobre 1998 una della sedi della Direzione generale dell'aviazione civile (via Cristoforo Colombo 420) è stata restituita alla società proprietaria, per scadenza del termine contrattuale.

Si evidenzia, inoltre, che allo stato si è reso quindi necessario collocare, in via provvisoria, i dipendenti in parte presso la sede della Direzione generale dell'aviazione civile di piazzale degli Archivi e in parte presso i locali messi a disposizione presso la sede dell'ex Ministero della marina mercantile all'EUR.

Per completezza di informazione si fa inoltre presente che l'immobile di piazza della Croce Rossa 1, attuale sede del Ministero dei trasporti e della navigazione, è di proprietà delle Ferrovie dello Stato spa che hanno messo a disposizione degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dei Sottosegretari una limitata porzione.

Per quanto concerne la sede del soppresso Registro aeronautico italiano, ubicata presso piazza Bologna, si segnala che la stessa è interamente occupata dal personale del citato ente ed è quindi assolutamente inidonea, per mancanza di locali disponibili, ad ospitare ulteriori unità di personale.

Si precisa in ultimo che, ferma restando la necessità di individuare un immobile che possa soddisfare le esigenze dell'ente ed accogliere il personale ora diviso in sedi diverse, sono state avviate opportune e legittime iniziative dirette a conoscere possibili disponibilità di unità immobiliari, le cui risultanze sono state trasferite al consiglio di amministrazione per l'adozione delle decisioni ritenute più idonee, nel rispetto della normativa vigente e tenuto conto della circolare del Ministero delle finanze 1° ottobre 1993, n. 450, della circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri 26 giugno 1995, n. 1, e della lettera circolare del Ministro delle finanze del 30 gennaio 1998, n. 40/T.

Circa la presenza del direttore generale dell'ENAC nelle riunioni svoltesi nel periodo relativo alla precedente gestione ministeriale, aventi per oggetto il trasferimento dei voli dall'aeroporto di Milano-Linate a quello della Malpensa, si fa presente che il decreto di nomina del citato direttore generale del 20 febbraio 1998 è stato registrato alla Corte dei conti in data 7 aprile 1998 e che l'avvocato generale dello Stato, in data 5 marzo 1998, ha autorizzato l'interessato, in quanto appartenente ai ruoli dell'Avvocatura dello Stato, in via provvisoria e d'urgenza, ad assuere l'incarico di cui in argomento.

A quanto sopra evidenziato va inoltre aggiunto che in data 17 ottobre 1998 il direttore generale dell'ENAC, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, è stato collocato fuori ruolo dall'Avvocatura dello Stato per continuare a svolgere le funzioni attribuite in modo esclusivo, in ragione della delicatezza dell'incarico.

Ciò premesso, il direttore generale dell'ENAC, in qualità di organo dell'Ente, ha preso parte legittimamente a riunioni di coordinamento svolte presso il Gabinetto del Ministro dei trasporti e della navigazione *pro tempore* per la discussione di provvedimenti di particolare rilevanza.

Rispetto alle segnalazioni secondo cui il direttore generale dell'ENAC ed altri componenti dello stesso ente interferiscono frequentemente nell'attività degli uffici ministeriali dell'aviazione civile, risulta che i comportamenti nell'ambito degli uffici ministeriali sono stati circoscritti al soddisfacimento di puntuali richieste di collaborazione dirette a garantire che l'azione amministrativa continuasse a svolgersi senza soluzioni di continuità e, comunque, nel pieno rispetto dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 250 del 1997.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

TREU

(7 giugno 1999)

FALOMI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che recenti articoli di stampa hanno dato notizie circa intenzioni dell'Alitalia di operare un ridimensionamento dei voli in partenza dallo scalo di Fiumicino:

che tale orientamento sarebbe conseguenza dei recenti accordi dell'Alitalia con KLM che prevederebbero lo spostamento di voli dall'aeroporto romano a quello milanese della Malpensa;

che nel taglio dei voli sarebbero coinvolti i collegamenti intercontinentali con Boston e Chicago, i voli verso capitali del Medio Oriente (Amman, Damasco, Bagdad, Teheran), i voli per alcuni importanti città europee come Berlino e Bucarest;

che in conseguenza di queste decisioni sarebbe prevista una riduzione del fatturato dell'ordine del 12 per cento;

considerato che, ove fossero confermate, le decisioni dell'Alitalia avrebbero pesanti riflessi sul ruolo nazionale dello scalo di Fiumicino, sul livello dei servizi e sulla occupazione,

si chiede di sapere:

se anche al Ministero risultino confermati gli orientamenti dell'Alitalia e se lo siano negli stessi termini in cui hanno parlato i giornali;

quali siano le motivazioni che spingerebbero l'Alitalia ad intraprendere una operazione di ridimensionamento di cui non sono chiare fino in fondo le ragioni;

quale spazio di intervento esista per evitare conseguenze negative sull'occupazione e per rilanciare il ruolo e la funzione nazionale e internazionale dell'aeroporto di Fiumicino.

(4-09376)

(28 gennaio 1998)

RISPOSTA. – Lo sviluppo della rete Alitalia su Malpensa è stato considerato uno dei punti più importanti del piano di ristrutturazione approvato dall'Unione europea.

In tale piano è stato previsto un riequilibrio della presenza dell'Alitalia sui due snodi di traffico di Roma e Milano per consentire un corretto posizionamento della compagnia sul mercato del Nord Italia.

Con la creazione di un *hub*, quale quello di Malpensa, l'Alitalia si è quindi impegnata a razionalizzare ed ottimizzare tutte le proprie risorse per cogliere le opportunità offerte in termini di destinazioni e qualità del servizio sia passeggeri che merci.

Non usufruire di tali opportunità avrebbe significato compromettere il completamento del processo di risanamento e il definitivo avvio dello sviluppo dell'Alitalia.

Per tali motivazioni la società ha previsto un rapido sviluppo ed attestazione della propria rete di servizi su Malpensa anche attraverso la

riarticolazione della rete di collegamenti su Roma per recuperare quote di mercato.

Ciò consentirà di conseguire una redditività sostenibile per poter successivamente riprendere lo sviluppo della rete su Roma e Milano secondo una strategia «multi-hub», alla base anche dell'accordo Alitalia-KLM.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
TREU

(7 giugno 1999)

GUBERT. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che il servizio del soccorso meccanico in autostrada è stato affidato dalla Società autostrade, dall'ANAS e dall'AISCAT, che rappresenta le altre autostrade minori, alla società ACI 116;

che la citata ACI 116 organizza con propri mezzi e dipendenti e con una struttura presente sul territorio nazionale con 105 centri interni in autostrada, aperti dalle ore 6 alle ore 22 ha svolto con regolarità e continuità, per circa 40 anni, soltanto il servizio di soccorso in autostrada ed in posizione di attesa e in regime di monopolio;

che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, ovvero la Commissione Antitrust, con delibera del 4 luglio 1996 ha chiesto alla Società autostrade di porre fine al comportamento abusivo di cui all'articolo 3 della legge n. 287 del 1994 e ha ordinato alla stessa società di presentare entro 60 giorni una relazione riguardante le misure adottate per rimuovere tale comportamento illegittimo;

che a seguito della modifica del quadro di riferimento per svolgere il servizio di soccorso stradale in autostrada, è vero che la Commissione Antitrust ha rispettato una legge dello Stato ma è altrettanto vero che con la liberalizzazione del mercato veniva meno, se non annullato, il diritto alla sicurezza in autostrada previsto dalle norme del codice stradale;

che a termine dei lavori di confronto, cui hanno partecipato la Società autostrade, l'ANAS, l'AISCAT e gli operatori del settore ACI 116 ed Europ Assistance, l'ex Ministro dei lavori pubblici, professor Paolo Costa, ha emesso la direttiva del 18 febbraio 1998 dalla quale scaturiva la nuova convenzione predisposta dalla Società autostrade;

che la summenzionata direttiva del Ministero dei lavori pubblici, non essendo stata registrata dalla Corte dei conti, che con circostanziato rilievo ha evidenziato la mancanza di specifiche norme di tutela della sicurezza in autostrada, è stata pertanto modificata dallo stesso Ministero che ha emesso la nuova direttiva in data 14 maggio 1998 che è divenuta operativa a seguito della registrazione della Corte dei conti e con la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale;*

che la Società autostrade mentre si è adoperata subito a recepire la prima delibera del 18 febbraio 1998 del Ministero dei lavori pubblici, predisponendo la nuova convenzione da sottoporre ai nuovi gestori del servizio del soccorso meccanico in autostrada, non ha fatto altrettanto con la seconda e legittima delibera del 14 maggio 1998, in quanto quest'ultima prevedeva che il predetto servizio di soccorso si effettuasse dai centri interni all'autostrada e con personale presente 24 ore su 24 ore in posizione di attesa e sempre pronto ad intervenire in soccorso degli automobilisti incidentati e a rimuovere con la massima urgenza ogni ostacolo in autostrada che potesse pregiudicare la sicurezza alle persone, nonchè l'adeguamento della rete fonica mediante colonnine SOS entro il 31 dicembre 1998, per facilitare la richiesta di intervento del carro soccorso scelto dall'automobilista, ma che a tutt'oggi i concessionari delle autostrade non hanno affatto provveduto a realizzare;

che la medesima Società autostrade, anzichè rispettare le disposizioni emanate con la seconda e legittima delibera del Ministero dei lavori pubblici ha impugnato tale atto ministeriale davanti al TAR del Lazio chiedendone la immediata sospensiva. In data 30 luglio 1998 il TAR ha respinto il ricorso della Società autostrade nonchè di altri soggetti, AISCAT e Europ Assistance; nel contempo i nuovi soggetti a cui è stato affidato il servizio del soccorso, ACI 116 e Europ Assistance, non avendo ricevuto dalla Società autostrade nuove disposizioni in merito ai centri interni, stanno operando in modo non conforme alla direttiva ministeriale del 14 maggio 1998;

che l'intera struttura dei centri interni in autostrada, gestiti soltanto da ACI 116, sono stati gradualmente chiusi e dal 30 novembre 1998 sono stati addirittura soppressi come da «Piano di ristrutturazione aziendale» del 16 ottobre 1997 e dall'elenco dettagliato di chiusura dei centri interni; Europ Assistance, invece, non ha mai avuto tale struttura nè tanto meno è stata chiamata a predisporla dall'Ente concedente; pertanto l'intera rete autostradale è stata gradualmente spogliata dall'unica struttura esistente per tutelare la sicurezza e dal 30 novembre 1998 rimane priva di ogni forma di assistenza interna e la tanto decantata sicurezza sarà tutelata solo sulla carta;

che poichè gli automobilisti circolanti nelle reti autostradali italiane non sono affatto tutelati dalle organizzazioni che dovrebbero garantire la sicurezza sia con le colonnine di chiamata SOS che con i centri interni di soccorso, ed essendo precaria, se non addirittura assente, tale forma di preventiva sicurezza per gli utenti, i soggetti concessionari delle autostrade sono stati già diffidati e recentemente richiamati davanti alla Commissione di garanzia che ha riconosciuto il servizio del soccorso stradale come «servizio pubblico essenziale»,

si chiede di sapere se, in base alle sopracitate considerazioni, il Ministro in indirizzo ritenga che si possano ravvisare gli estremi dei reati di interruzione di un ufficio o servizio di pubblica necessità, di rifiuto di atti di ufficio, di abuso di ufficio e, in caso positivo, se non intenda

procedere ad un deciso intervento affinchè vengano osservate le direttive emanate.

(4-13476)

(18 dicembre 1998)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto sono stati acquisiti elementi dall'Ente nazionale per le strade e dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.

Sulle questioni proposte l'ANAS relazione in base alle notizie fornite dalla Società autostrade riferendo che, in ottemperanza alle indicazioni della Commissione Antitrust, che ne ha preso formalmente atto, la citata Società autostrade ha attivato, sulla rete di sua competenza, un'organizzazione del servizio di soccorso meccanico che ammette tutti i soggetti che ne facciano richiesta, purchè in possesso dei requisiti previsti.

Tali atti, per il 1998, sono stati formalizzati da parte della suddetta società con ACI Servizio di soccorso stradale (rep. n. 17599 del 14 gennaio 1998) ed Europe Assistance VAI (rep. n. 17578 del 14 gennaio 1998) che vi provvedono, la prima con 51 centri e 194 officine e la seconda con 178 officine. Il servizio viene svolto nell'arco delle 24 ore sia per il soccorso leggero che per quello pesante.

È stata affidata, pertanto, alle predette organizzazioni l'attività di rimozione e trasporto di veicoli in *panne* o incidentati, compresa la rimessa in marcia nei casi di immediata soluzione e l'attività di rimozione a termine di legge dei veicoli abbandonati.

La Società autostrade, escluso il servizio di soccorso meccanico affidato a terzi in base all'articolo 374 del regolamento di esecuzione del codice della strada, provvede anche ad intervenire direttamente con proprie strutture di pronto intervento (71 posti distribuiti sulla rete, con 460 addetti ad attività di viabilità e assistenza al traffico). Il controllo della viabilità e la sicurezza della circolazione sono stati assicurati, in base a convenzione con il Ministero dell'interno, anche dalle forze della polizia stradale (600 uomini e 361 automezzi distribuiti in 35 sottosezioni interne alla rete e nelle 9 direzioni di tronco), operative per 24 ore.

Lungo tutta la rete sono inoltre presenti, ogni 2 chilometri, colonnine per la richiesta di soccorso meccanico e sanitario. Per queste ultime la Società autostrade ha già avviato quanto necessario per dare attuazione, nei tempi tecnici necessari, alle relative installazioni sulle tratte di propria competenza.

In merito al problema connesso all'applicazione della direttiva dei Lavori pubblici del 14 maggio 1998, n. 4956/26 gab, in materia di soccorso stradale si fa presente che veniva proposto ricorso al TAR avverso tale provvedimento da parte dell'ANAS, della Società autostrade, dell'AISCAT e dell'Europe Assistance.

Peraltro, nelle more dell'emissione della suddetta sentenza, la Società autostrade prorogava le autorizzazioni in essere per il soccorso

stradale a tutto il primo semestre del corrente anno, sia per l'ACI (rep. n. 18309 del 12 gennaio 1999) che per l'Europe Assistance (rep. 18039 del 12 gennaio 1999).

Con la sentenza n.290/99 depositata il 9 febbraio 1999 il TAR ha annullato parzialmente le disposizioni della direttiva predetta, nella parte in cui impone l'obbligatoria permanenza dei centri di servizio interni esistenti e in cui regola l'incidenza degli oneri finanziari conseguenti all'attività di adeguamento della rete autostradale.

A tale provvedimento l'Ispettorato generale per la circolazione e sicurezza stradale ha dato esecuzione richiamando con nota 23 aprile scorso gli enti proprietari inadempienti ad ottemperare entro il 30 giugno agli adempimenti di cui trattasi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(11 giugno 1999)

LAURO. – *Ai Ministri della difesa, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, delle finanze e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che a Portoferraio (Livorno) il Ministero delle finanze ha deciso di chiudere la Scuola allievi finanzieri;

che tale scelta punisce ancora una volta l'economia dell'isola d'Elba, dopo le scelte fatte negli anni '50 e '60 quando sono stati chiusi gli stabilimenti e le miniere;

che l'impronta monotematica data all'economia turistica in questi ultimi anni e l'istituzione del parco dell'arcipelago hanno già duramente provato l'intera economia dell'isola;

che la Scuola allievi della finanza conta 124 militari permanenti, 344 allievi terra, 200 allievi mare e garantisce all'isola d'Elba una serie di entrate che vanno dalle spese quotidiane agli affitti delle abitazioni, alle spese di mantenimento caserma con ricaduta occupazionale per i lavori di manutenzione che vengono affidati alle ditte locali;

che quanto sopra elencato contribuisce a ravvisare l'economia elbana e di Portoferraio in particolare durante tutto l'anno, specialmente durante l'inverno;

che con la chiusura della Scuola allievi si assisterà alla chiusura obbligata di un grande numero di esercizi commerciali e alla trasformazione delle licenze da commerciali a stagionali;

che non si deve sottovalutare anche il fatto che l'ospedale locale, in seguito alla consistente diminuzione della popolazione residente, potrebbe venire privato delle risorse finanziarie attuali e trasformato in pronto soccorso con conseguente disagio per la popolazione e per i turisti che durante la stagione estiva accorrono numerosi sull'isola,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative si intenda adottare per ovviare alla scelta della chiusura della Scuola allievi nel comune di Portoferraio, anche in considerazione del fatto che gli allievi stessi in caso di necessità vengono utilizzati anche per operazioni di Protezione civile di spegnimento degli incendi.

(4-13986)

(9 febbraio 1999)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione cui si risponde l'onorevole interrogante nel premettere che è prevista la chiusura della Scuola allievi finanzieri di Portoferraio (Livorno), ha rilevato i riflessi negativi di carattere socio-economico che tale provvedimento comporterebbe e chiede di conoscere quali iniziative si intenda adottare «per ovviare alla scelta della chiusura della Scuola».

Al riguardo, il comando generale della Guardia di finanza ha riferito che l'obiettivo di razionalizzare ed economizzare la gestione delle infrastrutture oggi in uso alla Guardia di finanza e l'esigenza di recuperare risorse umane da destinare all'esecuzione dei primari servizi d'istituto – in attuazione della direttiva generale annuale per l'azione amministrativa – hanno indotto il Corpo a procedere alla revisione dell'assetto dei reparti d'istruzione destinati alle categorie «sottufficiali» ed «appuntati» e «finanzieri».

In tale ambito è stata disposta, tra l'altro, dal prossimo anno accademico 1999-2000, tenendo anche conto delle riduzioni dei flussi reclutativi previsti per i prossimi anni, la chiusura del battaglione allievi finanzieri di Portoferraio.

Infine il medesimo comando generale ha comunicato che sono in corso valutazioni volte a verificare la convenienza di una riconversione della caserma «Teseo Tesei» di Portoferraio in centro logistico marino per il personale appartenente al Corpo.

Il Ministro delle finanze
VISCO

(15 giugno 1999)

MAGGI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che in data 12 giugno 1998 lo scrivente si apprestava a partire dall'aeroporto «Leonardo da Vinci» di Roma con destinazione Bari col volo AZ 1603 delle ore 9,05;

che l'autorizzazione all'imbarco veniva annunciata alle ore 9,35;

che il decollo è avvenuto alle ore 10,35;

che le informazioni ai viaggiatori pazienti erano approssimative e insoddisfacenti perchè in un primo momento il ritardo era motivato con la «attesa equipaggio da volo in arrivo» e successivamente si è precisato esserci un forte vento ed una sola pista disponibile;

che in altre occasioni i voli hanno subìto ritardi per guasti al costosissimo e nuovissimo radar della torre di controllo;

che altre volte ancora il ritardo è stato giustificato coll'essere il cielo di Roma affollato da aerei;

che in altre ancora si è parlato di ritardi della squadra delle pulizie;

che comunque e sempre non c'è volo che da Roma parta in orario o quanto meno entro una tolleranza temporale comprensibile,

si chiede di conoscere se si ritenga di dover intervenire per richiedere il miglioramento sia del servizio a terra sia nella gestione degli orari dei voli sia nella tempestiva, corretta informazione all'utente che, spesso, è l'inconscio ed incolpevole destinatario di un disservizio deplorevole e frustrante.

(4-11489)

(18 giugno 1998)

RISPOSTA. – I ritardi verificatisi il 12 giugno 1998 sul volo AZ 1603 Roma-Bari sono da attribuirsi alle avverse condizioni meteorologiche che hanno inciso pesantemente sull'operatività dell'aeroporto, per cui è stato possibile utilizzare l'unica pista agibile sia per i decolli che per gli atterraggi, nonché al ritardo con cui è giunto a Fiumicino l'equipaggio proveniente da Brindisi con il volo AZ 1622.

Si precisa, comunque, che detto ritardo è stato regolarmente annunciato e motivato alle ore 8,35 dall'addetto all'imbarco del volo AZ 1603, mentre sul teleindicatore è stata data notizia del nuovo orario di partenza.

L'imbarco del volo in oggetto ha avuto inizio alle ore 9,37; contestualmente i passeggeri sono stati debitamente informati del tempo d'attesa necessario per l'autorizzazione al decollo, avvenuto alle ore 10,40, stanti le già descritte condizioni meteorologiche.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
TREU

(7 giugno 1999)

MANZI, MARCHETTI, MARINO. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che non molto tempo fa si sono svolti a New York, sotto l'egida dell'ONU, incontri tra il Ministro degli esteri indonesiano ed il suo collega portoghese conclusisi con progressi, anche se non ancora con accordi concreti, riguardo al futuro di Timor Est;

che purtroppo le notizie dell'accettazione di un *referendum* che a sua volta potrebbe riconoscere l'indipendenza agli 800.000 timoresi, in maggioranza di fede cattolica, da parte delle autorità indonesiane hanno fatto scattare ripetute incidenti e provocazioni da parte dei fanatici delle

milizie filoindonesiane coadiuvate dalle forze armate di Giakarta; da notizie di stampa in pochi giorni sarebbero stati uccisi, tra il 1º ed il 18 aprile 1999, oltre 40 indipendentisti ed altri 80 sarebbero stati barbaramente torturati e che in questa situazione oltre 18.000 timoresi hanno già abbandonato le loro case, per sfuggire alle violenze, nascondendosi nei boschi,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che se l'ONU non interverrà rapidamente si ripeterà a Timor Est quanto sta avvenendo oggi nel Kosovo;

quale sia la posizione del nostro Governo dinanzi agli ultimi avvenimenti.

(4-15032)

(28 aprile 1999)

Risposta. – Il Governo italiano, di concerto con i *partner* dell'Unione europea, ha seguito negli ultimi mesi con estrema attenzione i delicati sviluppi della transizione indonesiana, anche in relazione al contenzioso internazionale tra Indonesia e Portogallo sul territorio di Timor orientale.

A seguito della caduta del regime di Suharto e con l'avvento del presidente Habibie, l'Indonesia si è trovata di fronte alla difficile sfida di un profondo – ma inevitabile – rinnovamento sia in campo politico-istituzionale (la popolazione chiede con insistenza, e spesso con violente manifestazioni di piazza, maggiore democrazia e nuove istituzioni più rappresentative delle istanze della società civile), sia in campo economico (anche a causa dei perduranti gravi effetti della più generale crisi finanziaria asiatica).

Le nuove autorità, pur mostrando di voler effettivamente procedere sulla via delle riforme, sono ancora fortemente condizionate, per la loro realizzazione, da vari fattori: la gravissima situazione generale del paese, soprattutto in termini di povertà e disoccupazione; l'influenza che i militari continuano ad esercitare e che è diretta a difendere i privilegi acquisiti sotto il vecchio regime.

In questa situazione, resa oltremodo difficile dalle violente manifestazioni di piazza da parte di associazioni studentesche e sindacali, lo scorso novembre ha avuto luogo a Jakarta una riunione straordinaria dell'Assemblea consultiva del popolo per definire in dettaglio le nuove leggi elettorali, l'agenda del programma di riforme e la data per le prossime elezioni politiche generali, fissata per il 7 giugno 1999, e per quelle presidenziali, previste nel successivo mese di ottobre.

L'Assemblea ha altresì definito le nuove leggi elettorali, le modalità di elezione del Presidente e la creazione di un'Agenzia indipendente per il monitoraggio delle elezioni.

In sede europea, a seguito di crescenti episodi di intolleranza etnica e religiosa che deterioravano le condizioni di sicurezza nel paese, è stato compiuto, nel dicembre scorso, un passo presso il Ministro degli este-

ri, Alatas, per rappresentargli le gravi preoccupazioni dell'Unione europea.

In tale occasione da parte europea è stato ribadito alle autorità indonesiane il pieno sostegno politico al processo di transizione democratica del paese che si è concretizzato, tra l'altro, nella decisione dell'Unione europea di finanziare l'invio di un gruppo di osservatori (60) che parteciperanno alle operazioni di monitoraggio elettorale organizzate dalle Nazioni Unite in Indonesia.

Nel momento in cui la crisi finanziaria asiatica scuote con forza le fondamenta della società e del sistema politico indonesiano, la classe dirigente post-Suharto è parsa in grado di imprimere una svolta notevole al trentennale contenzioso su Timor orientale.

In effetti, il nuovo presidente Habibie, coadiuvato dal Ministro degli esteri Alatas, si è mosso su due versanti:

la liberazione di diversi detenuti politici timorensi condannati per reati di opinione, seguita dalla recente concessione degli arresti domiciliari al *leader* storico della resistenza timorense Xanana Gusmao; una nuova proposta (presentata ufficialmente all'inizio di febbraio a New York) sul futuro politico di Timor orientale fondata essenzialmente su due opzioni:

a) concessione di un'ampia forma di autonomia per la regione contesa, nel quadro di una soluzione definitiva del contenzioso internazionale con il Portogallo;

b) indipendenza in tempi brevissimi.

Tale nuova iniziativa politica ha portato, in breve tempo, al perfezionamento, il 5 maggio scorso, dei fondamentali accordi di New York firmati da Indonesia, Portogallo e Nazioni Unite (sotto la cui egida si sono svolti i negoziati tripartiti) che definiscono la versione finale dello statuto di autonomia che il governo indonesiano offrirà ai timoresi; data (8 agosto 1999) e modalità della consultazione referendaria con la quale i timoresi saranno chiamati a pronunciarsi sull'opzione tra autonomia/indipendenza; garanzie in materia di sicurezza per uno svolgimento pacifico e regolare delle consultazioni.

L'Italia e l'Unione europea hanno salutato tali accordi «come un progresso decisivo» verso la soluzione della controversia internazionale su Timor Est.

A tale riguardo, l'11 maggio scorso, la Presidenza dell'Unione europea ha reso pubblica una dichiarazione comune che, nell'esprimere compiacimento per gli accordi, sottolinea come la liberazione completa del *leader* timorese Xanano Gusmao costituisca un fattore essenziale per il successo del processo di consultazione. L'altro aspetto fondamentale richiamato nella Dichiarazione dell'Unione europea riguarda l'importanza di assicurare le condizioni di sicurezza minime indispensabili al buon esito del processo di consultazione.

Al riguardo, l'Unione europea, nel richiamare sue precedenti posizioni, ha fatto un appello a tutte le parti affinchè diano prova della

massima moderazione ed evitino ogni ricorso alla violenza ed ha altresì ribadito l'obbligo che incombe al governo indonesiano di mantenere la pace e la sicurezza in Timor orientale. Analoghi concetti sono stati sviluppati a livello bilaterale sia presso gli interlocutori indonesiani a Jakarta, sia con il *leader* timorese Xanana Gusmao. Pochi giorni orsono, il Consiglio di sicurezza dell'ONU ha adottato la risoluzione n. 1236 che apre la strada ad un intervento, in tempi brevissimi, delle Nazioni Unite in Timor orientale. La risoluzione n. 1236, infatti, prevede l'invio, quanto prima, di una missione ONU di assistenza nell'attuazione degli accordi summenzionati e impegna altresì il segretario generale a formulare raccomandazioni al Consiglio di sicurezza in ordine a «funzioni, struttura e costi» di una nuova sede delle Nazioni Unite a Timor Est. Le Nazioni Unite stanno anche esaminando la possibilità di affiancare, nell'attuale fase di transizione, un gruppo di funzionari civili di polizia, con funzioni di consiglieri, alle forze di sicurezza indonesiane. Ad ogni modo, è già presente da diversi giorni a Timor orientale personale delle Nazioni Unite incaricato di svolgere tutti i necessari accertamenti in vista dell'approvazione definitiva, in tempi brevi, da parte del Consiglio di sicurezza della missione ONU in Timor.

Quanto sopra delineato consente di inserire in un contesto aggiornato gli elementi relativi alla posizione su Timor orientale del Governo italiano. L'Italia, infatti, seguendo costantemente la situazione nel territorio, ha contribuito ai passi ed interventi europei nei confronti di Jakarta (la posizione di fondo dell'Unione europea su Timor orientale è stata assunta durante l'ultima Presidenza italiana nel 1996). Sulla base di tale impostazione, il Governo italiano ha sottolineato nelle recenti riunioni del Consiglio affari generali dedicate alla questione (da ultimo 26 aprile 1999) la necessità di raccogliere le specifiche aperture delle autorità indonesiane rispetto a Timor per giungere in tempi brevi al perfezionamento e consolidamento dell'accordo per la soluzione del contenzioso.

Da parte italiana si è altresì rimarcata l'opportunità che il negoziato tripartito sotto l'egida delle Nazioni Unite potesse perfezionare un'intesa entro la prima metà di maggio – cosa che si è poi effettivamente realizzata – e comunque in tempi utili in modo da evitare che la campagna elettorale per le elezioni del parlamento indonesiano (previste per il prossimo 7 giugno) sia disturbata da persistenti dissensi e contrasti sulla questione del territorio.

Allo scopo di facilitare e garantire una transizione ordinata e pacifica verso un nuovo assetto politico del territorio, il Governo italiano, sostenendo, insieme agli altri *partner* europei, l'approvazione di uno speciale programma dell'Unione europea di cooperazione economica e aiuti umanitari a favore del territorio, ha elaborato la dichiarazione comune dell'Unione europea del febbraio scorso che, nel reiterare la necessità di consultare i timoresi sull'opzione autonomia/indipendenza, esprime preoccupazione per il perdurante stato di tensione e violenza

nel territorio e, raccomandando una riduzione degli effettivi militari indonesiani, sostiene forme di presenza delle Nazioni Unite in Timor.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

MARTELLI

(28 maggio 1999)

MICELE. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che le segreterie regionali dei sindacati ANAS della Basilicata hanno stigmatizzato in più sedi il comportamento della direzione del compartimento ANAS di Potenza che non ha inteso dar corso alle loro richieste di un incontro per l'organizzazione di un piano neve e di emergenza in grado di garantire la sicurezza sulle arterie regionali;

che la richiesta del sindacato trova puntuale riscontro nell'articolo 3 del contratto collettivo nazionale di lavoro;

che negli anni passati, d'intesa con le organizzazioni sindacali, il piano neve è stato attuato con riconosciuta efficienza mediante l'impiego degli operai assunti con contratto a termine, i quali hanno puntualmente assicurato gli interventi necessari per garantire la circolazione e la sicurezza del traffico;

che quest'anno la direzione dell'ANAS non solo non ha discusso il piano 1998-99 con le organizzazioni sindacali ma ha proceduto all'affidamento del servizio di sgombro-neve direttamente alle imprese mediante cottimo fiduciario, indicando verbalmente ai funzionari tecnici del compartimento le imprese alle quali affidare i lavori;

che questo modo di procedere contrasta con il contratto collettivo nazionale di lavoro e con i regolamenti di organizzazione dell'ANAS che dettano le disposizioni per l'esercizio e la gestione degli automezzi in dotazione, anche con riferimento all'osservanza della normativa sulla sicurezza dei lavoratori (legge n. 626 del 1994);

che la Filt-CGIL di Basilicata ha denunciato agli organismi competenti (Ispettorato del lavoro, Autorità giudiziaria, Ispel, Presidenza nazionale ANAS) una situazione che presenta gravi inadempienze;

che le inefficienze rappresentate sono certamente aggravate dalla carenza di personale in quanto nell'organico del compartimento della Basilicata mancano circa 200 unità (120 di esercizio e 80 di altre qualifiche);

che a tale carenza è necessario ovviare con urgenza risolvendo contemporaneamente anche il problema del precariato, così come più volte sollecitato con interrogazioni ed altre iniziative dai parlamentari lucani,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro intenda assumere perché vengano effettuati tutti gli accertamenti del caso e perché vengano risolte le situazioni lamentate.

(4-13994)

(9 febbraio 1999)

Risposta. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade cui sono stati richiesti elementi in merito riferisce che con l'accordo stipulato il 14 giugno 1996 con le proprie rappresentanze sindacali nazionali ha inteso risolvere definitivamente l'annoso problema del personale precario che, prima della trasformazione da azienda autonoma in pubblico, veniva periodicamente assunto presso i compartimenti.

In base a tale accordo, veniva disposta l'assunzione a tempo indeterminato, scaglionata nel tempo e compatibilmente con le esigenze organizzative e finanziarie dell'Ente stesso, del personale che avesse prestato servizio per almeno nove mesi, anche non continuativi, nel quinquennio precedente alla stipula.

Il processo di assunzioni conclusosi nell'ottobre 1997 ha riguardato complessivamente 1.142 unità lavorative su base nazionale, di cui 69 presso il compartimento della viabilità di Potenza.

Sono stati assunti tutti i dipendenti in possesso del predetto requisito e, se funzionale alle esigenze locali, anche coloro i quali, pur non avendo maturato il numero di mesi necessari, rientravano comunque nelle graduatorie stilate.

Oggi, in coerenza con la specifica natura di ente pubblico economico che non consente scelte votate unicamente alla sola occupazione ma necessita del supporto della valutazione economica delle stesse, l'ANAS ha ritenuto di doversi temporaneamente astenere dal ricorrere all'assunzione di ulteriore personale a tempo determinato.

Ciò sia per non ricostituire situazioni di aspettativa del personale precario e presupposti per eventuali future assunzioni, sia per non appesantire ulteriormente l'organico, anche in vista degli eventuali decentramenti delle competenze derivanti dall'applicazione delle norme previste dalla legge n. 59 del 1997 («legge Bassanini»).

Le attuali indicazioni emanate dall'Ente per la soluzione di eventuali esigenze urgenti, da valutare singolamente, prevedono il ricorso agli strumenti normativi previsti dalla legge n. 196 del 1997 («Norme in materia di promozione dell'occupazione»).

Per quanto riguarda il servizio di sgombero neve, l'indirizzo adottato dall'ANAS in campo nazionale e, dunque, anche per la regione Basilicata vieta il ricorso ad assunzioni di personale precario.

Pertanto, allo scopo di assicurare i compiti di istituto cui è preposto il compartimento della viabilità di Potenza (impegnato anche in attività di civile) è stata adottata una soluzione, già sperimentata e consolidata

nella quasi totalità dei compartimenti ANAS, che brevemente viene illustrata.

Il servizio di sgombero neve assicurato dal personale dell'Ente è stato potenziato ricorrendo ad imprese competenti nel settore e presenti in zona per garantire la massima tempestività, con contratti di manutenzione invernale di modesto impegno economico che, oltre a prevedere il servizio di sgombero neve e antigelo effettuato con mezzi dell'ANAS ed il noleggio di eventuali mezzi operativi (pale meccaniche, autocarri e simili), contemplano anche l'esecuzione di lavori di manutenzione «a misura» (come spurgo di fossi e cunette, rimozione di smottamenti dovuti al disgelo e pulizia di tombini ostruiti).

L'ANAS soggiunge che gli automezzi per lo sgombero neve sono tutti rispondenti alle direttive ed alle norme in materia di sicurezza e gli adempimenti alla norma, derivanti dall'esecuzione dei predetti contratti, sono a carico delle imprese, alle quali è stata tempestivamente richiesta la redazione dei piani di sicurezza.

Secondo l'ANAS, l'adozione di questo tipo di manutenzione, invernale, non ha comportato i temuti inconvenienti o disservizi per la sicurezza sulle strade statali della Basilicata e, inoltre, è stato anche possibile conseguire una complessiva economicità del servizio effettuato.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(31 maggio 1999)

MINARDO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che nella prospettiva del rilancio economico ed occupazionale del Mezzogiorno la legge n. 784 del 1980 prevede un programma di finanziamenti per la metanizzazione del Mezzogiorno e la delibera del CIPE dell'11 febbraio 1988 elenca i comuni che possono fruire del servizio quale ulteriore veicolo di progresso e di benessere sociale;

che i consorzi per la metanizzazione dei comuni di Vittoria, Acate, Santa Croce Camerina, Monterosso Almo, Giarratana, Comiso e Mazzarrone non sono stati ammessi ai finanziamenti a causa di obiettive difficoltà da parte degli enti comunali aderenti al consorzio che hanno impedito loro di adempiere, nei tempi dovuti, a tutte le procedure tecniche ed amministrative che avrebbero consentito loro di ottenere i finanziamenti,

si chiede di sapere se il Governo intenda intervenire in deroga allo scopo di consentire una riapertura dei termini affichè i comuni siano ammessi comunque al beneficio dei finanziamenti, oppure ritenga opportuno porre in essere atti legislativi che consentano ai comuni di cui so-

pra finanziamenti alternativi allo scopo di definire le importanti opere pubbliche e nello stesso tempo favorire sbocchi occupazionali.

(4-03427)

(14 dicembre 1996)

RISPOSTA. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

La metanizzazione del Mezzogiorno ebbe inizio nei primi anni '80 a seguito della promulgazione della legge 28 novembre 1980, n. 784, che ne disciplinò i finanziamenti.

L'11 febbraio 1988 il CIPE avviava il programma generale di metanizzazione del Mezzogiorno, stabilendo di procedere alla sua attuazione in un triennio operativo cui avrebbe dovuto fare seguito un successivo biennio operativo.

Tale suddivisione traeva origine dall'aver stimato in un quinquennio l'arco temporale sufficiente ad esaurire tutto il programma, almeno a livello di impegni finanziali. Di conseguenza i comuni furono suddivisi come finanziabili nel triennio oppure nel successivo biennio.

Al fine di consentire una gestione del programma correttamente articolata dal punto di vista temporale, fu avviata inizialmente la sola fase relativa al triennio, autorizzando i comuni in essa inclusi ad inoltrare l'istanza di finanziamento, corredata del progetto esecutivo dell'opera, entro il 30 settembre 1989. Il successivo biennio sarebbe stato avviato una volta esaurita la fase relativa al triennio.

Tale programmazione si rivelò ben presto inattuabile soprattutto in relazione all'elevato numero di richieste finanziarie sia all'epoca pervenute, sia a quelle successivamente ed a più riprese stanziate dallo Stato per consentire la prosecuzione del programma. A riprova di ciò il triennio operativo non si è ancora concluso.

Con legge 7 agosto 1997, n. 266, recante «Interventi urgenti per l'economia», all'articolo 9 sono stati stanziati 1.000 miliardi di lire per il completamento del programma, con alcune priorità di attuazione:

a) concessione dei contributi alle città capoluogo di provincia che non abbiano presentato, nei tempi previsti, la domanda ai sensi delle deliberazioni del CIPE dell'11 febbraio 1988 e del 25 marzo 1992;

b) avvio del programma di metanizzazione della regione Sardegna;

c) proseguimento del programma generale di metanizzazione del Mezzogiorno, primo triennio operativo, di cui alla citata deliberazione del CIPE dell'11 febbraio 1988 anche per i comuni appartenenti a bacini di utenza già parzialmente finanziati.

In conformità a quanto previsto dalla legge n. 266 del 1997 il CIPE con delibera del 6 maggio 1998 (attualmente all'esame della Corte dei conti), ha stabilito le procedure per la concessione dei contributi e la ripartizione delle somme da destinare ai contributi stessi. Per quei comuni inseriti nel programma di metanizzazione del Mezzogiorno ed ap-

partenenti al biennio operato, la delibera approvata dal CIPE autorizza la presentazione dei progetti entro un arco temporale più ampio che per gli altri comuni, ma ne rinvia l'esame all'esaurimento delle priorità fissate per legge, compatibilmente con le risorse finanziarie che eventualmente residuino o che potranno successivamente essere stanziate.

Per quanto riguarda la situazione dei comuni indicati nella interrogazione parlamentare occorre fare alcune precisazioni.

I comuni di Vittoria, Santa Croce Camerina, Monterosso Almo, Giarratana, Comiso e Mazzarone – compresi nel triennio operativo – sono stati già finanziati ai sensi della legge n. 784 del 1980, nell'ambito del Quadro comunitario di sostegno (QCS) 1989-93. Il comune di Alcate – anch'esso facente parte del triennio – è stato invece rinviato al biennio successivo per «indisponibilità di bilancio» insorte in seno al comune medesimo allorchè si era reso possibile il finanziamento del progetto.

I comuni di Vittoria e Comiso non hanno ancora iniziato i lavori di costruzione delle reti di distribuzione del gas metano; sono invece già ultimati o in corso di ultimazione le reti cittadine degli altri comuni già finanziati.

La legge 31 marzo 1998, n. 73, mentre conferma i contributi nazionali e comunitari per i progetti o per parte di essi già eseguiti entro il 31 dicembre 1996, limita il finanziamento, dopo tale data, ai soli contributi nazionali per le opere residue; ciò in Quanto il quadro comunitario di sostegno 1989-93 si è chiuso il 31 dicembre 1996. Dette opere dovranno essere completate entro il 30 giugno 1999.

Il Ministro dell'industria, del commercio
e dell'artigianato e per il turismo
BERSANI

(21 maggio 1999)

MORO. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che nel luglio 1998 lungo la strada statale n. 52-*bis* all'altezza del chilometro 3 si è verificato un grave incidente stradale con la morte del giovane Federico Mecchia;

che dalle prime contestazioni sulla dinamica dell'incidente sono emerse possibili responsabilità riguardanti la tenuta delle barriere protettive che non avrebbero svolto la loro funzione;

che l'autorità giudiziaria ha ritenuto di porre sotto sequestro la zona dell'incidente, ed in modo particolare il tratto della barriera protettiva che risulta piegata a seguito dell'urto, al fine di acquisire eventuali elementi sulle responsabilità dell'accaduto in relazione alla regolare posa in opera della stessa;

che da allora sono rimasti sul posto i cartelli indicatori della moderazione della velocità, una transennatura provvisoria (costituita da ta-

vole di legno sorrette da picchetti di ferro), il decreto di sequestro (ormai sgualcito e praticamente illeggibile) e i fiori che i congiunti portano in memoria;

che il tratto di strada, soprattutto durante la stagione invernale, è caratterizzato dalla presenza costante di ghiaccio, con pericolo di possibili ulteriori gravi incidenti, nonostante la moderazione della velocità;

che al fine della sicurezza sarebbe necessario provvedere alla rimessa in pristino delle protezioni,

si chiede di sapere:

se risulti che la magistratura abbia terminato le proprie indagini;

quali siano i tempi per la rimessa in pristino del tratto di strada al fine di garantirne la sicurezza;

se non sia il caso di far eseguire una verifica circa la regolare posa in opera delle barriere protettive soprattutto nei tratti più pericolosi delle strade statali di montagna al fine di scongiurare il pericolo di incidenti che potrebbero avere conseguenze gravi come in questo caso.

(4-13878)

(2 febbraio 1999)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione in oggetto, da notizie avute anche dall'ANAS, si comunica che sono ancora in corso le indagini da parte della magistratura sull'incidente mortale verificatosi all'altezza del chilometro 3 della strada statale n. 52-*bis* «Carnica».

Con provvedimento del pubblico ministero presso la procura di Tolmezzo, notificato all'ANAS il 16 febbraio 1999, l'Ente nazionale per le strade è stato autorizzato a rimuovere il manufatto danneggiato che dovrà essere conservato a disposizione dell'autorità giudiziaria ed a ripristinare, secondo la normativa vigente, la barriera stradale divelta.

L'ANAS infine osserva che le barriere protettive lungo le restanti strade statali del territorio friulano allo stato non presentano situazioni di pericolo.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(11 giugno 1999)

PASTORE. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le compagnie di trasporto aereo operano in un regime ormai liberalizzato;

che la compagnia Air One, attiva sul territorio nazionale, immettendosi sul mercato prima dominato da un regime monopolistico, ha aperto la strada a un nuovo sistema di operare dove la concorrenza in ultima analisi agevola l'utente finale che ha maggiori opportunità di scelta;

che la maggior parte delle tratte coperte da Air One è costituita dalla linea Roma Fiumicino-Milano Linate;

che dallo scalo di Milano Linate è possibile, per l'utente, usufruire di coincidenze con voli internazionali;

che il cosiddetto «decreto Burlando» costringe di fatto Air One a trasferire da Linate a Malpensa 17 dei 26 voli attualmente attivi sulla suddetta tratta;

che non è da sottovalutare l'incidenza che il trasferimento dello scalo comporterebbe sulle tratte secondarie quali la Pescara-Milano, attualmente coperta solo da Air One: lo spostamento in uno scalo, nello specifico Malpensa, che per motivi di distanza dal centro di Milano scoraggerebbe l'uso del mezzo aereo, determinerebbe con tutta probabilità la cancellazione di questo servizio con conseguente grave danno per l'aeroporto pescarese e l'economia dell'intera regione Abruzzo;

che, essendo l'aeroporto di Linate ben collegato alla città di Milano, mentre Malpensa attualmente non garantisce collegamenti agevoli con il capoluogo lombardo, Air One, trasferendo la maggior parte dei suoi voli, non potrebbe più assicurare un servizio efficiente ai propri utenti, con gravi ripercussioni sulle scelte degli stessi e il rischio di perdere la clientela finora consolidata;

che sul totale dei voli garantiti quotidianamente da Air One la percentuale del 34 per cento prevista dal citato decreto relativamente a Linate significa costringere la compagnia a trasferire il 60,7 per cento dei voli complessivamente effettuati su territorio nazionale, a fronte invece di un 23,9 per cento che andrebbe a incidere sui voli complessivamente effettuati da Alitalia;

che eventuali accordi di *code sharing*, già in essere o in fase di perfezionamento, con compagnie straniere rischiano di essere annullati per l'impossibilità di creare coincidenze di voli nel medesimo scalo;

che va affermandosi l'opinione che una delle ragioni di fondo del trasferimento della maggior parte dei collegamenti aerei da Linate a Malpensa risieda nell'intento di conservare il monopolio dell'Alitalia sugli scali interni, solo recentemente intaccato,

si chiede di sapere:

come intenda il Ministro in indirizzo provvedere a salvaguardare il mercato della libera concorrenza tutelando la compagnia aerea che più delle altre verrebbe danneggiata dall'obbligo di trasferimento;

come ritenga possibile favorire lo sviluppo degli scali aeroportuali minori quando gli stessi non potranno più utilizzare, per le coincidenze, l'aeroporto milanese attualmente corrispondente alle esigenze del mercato.

(4-12774)

(14 ottobre 1998)

RISPOSTA. – In ordine alla problematica di cui all'interrogazione indicata in oggetto si rappresenta che a seguito dell'ordinanza del TAR del Lazio che ha accolto la sospensiva del decreto ministeriale n. 101/T del 9 ottobre 1998, impugnato dalla società Air One, relativamente alla rotta Linate-Roma e viceversa, sono stati rimessi nella disponibilità di detta compagnia 172 *slot* e, nelle more del giudizio definitivo di merito, è stato riconosciuto sempre nello stesso scalo di Linate anche il 34 per cento delle attività che nella omologa stagione (inverno 1997) erano operate su tratte diverse da quelle oggetto dell'ordinanza, pari ad ulteriori 54 *slot* settimanali, per un totale di 226.

Successivamente, con provvedimento in data 9 novembre 1998, è stato consentito alla compagnia Air One di effettuare sullo scalo di Linate anche attività non di linea con aeromobili impiegati immediatamente prima o dopo i servizi aerei di linea.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
TREU

(7 giugno 1999)

RUSSO SPENA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Per conoscere, in relazione alle attività svolte a Capo Marargiu, la ex base di Gladio:

se vi siano stati episodi di prevaricazione e se siano stati adottati adeguati provvedimenti;

quali esercitazioni vengano svolte e in particolare se l'attività che veniva compiuta dai «gladiatori» continui nonostante che l'ex Ministro della difesa Fabbri avesse a suo tempo assicurato la chiusura di Capo Marargiu e della base di Cerveteri;

quale sia lo stato giuridico del personale cosiddetto RUD (Raggruppamento unità difesa) che sembra avvenga presso le basi di Cerveteri e di Capo Marargiu;

da quale Forza armata il personale armato del Sismi dipenda e se percepisca particolari indennità;

se esista personale del servizio segreto denominato OSSI (Operatori speciali del servizio informazioni) e quale sia il loro *status* giuridico;

se esistano depositi di armi custoditi dal Sismi.

(4-10812)

(6 maggio 1998)

RISPOSTA. – Il Raggruppamento unità difesa (RUD) è un reparto interforze, costituito con provvedimento dello Stato maggiore della difesa il 6 agosto 1984 e, successivamente, posto alle dipendenze del Sismi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in data 11 dicem-

bre 1984. Il personale impiegato, proveniente da tutte le Forze armate, è soggetto alle norme dello stato giuridico ed economico previsto dai rispettivi ordinamenti.

Tale reparto fornisce al Sismi il supporto logistico e l'apparato di sicurezza. Infatti, provvede a fornire il personale per attività logistiche (gestione delle mense e dei trasporti) e per garantire la vigilanza di tutte le infrastrutture.

Per quanto attiene specificatamente al distaccamento del Raggruppamento unità difesa (RUD) di Torre Poglina, erroneamente indicato dall'interrogante come Capo Marangiu, nel sottolineare che non si hanno notizie di alcun episodio di «prevaricazione» si fa presente che la struttura viene impiegata per:

corsi di specializzazione per il personale del Servizio delle Forze armate;

il supporto logistico-addestrativo delle esercitazioni dello Stato maggiore dell'Aeronautica;

le esercitazioni di tecnica professionale con i servizi esteri (tecnica di pedinamento, controsorveglianza, eccetera).

I dipendenti del Sismi, a norma dell'articolo 8 della legge 21 febbraio 1990, n. 36, sono autorizzati a portare armi in relazione alle condizioni di rischio personale connesse con l'espletamento delle attività istituzionali e nel rispetto delle norme interne vigenti sul servizio.

Inoltre, circa l'esistenza di depositi di armi, si rappresenta che la dotazione di armamento è individuale ed è, per la qualità complessiva, commisurata alla situazione organica. Tale dotazione, custodita nella locale armeria e necessaria per lo svolgimento dei servizi di vigilanza, consente anche l'addestramento del personale di leva.

Non risulta, pertanto, l'esistenza di un deposito di armi.

Infine, per quel che concerne gli OSSI, non esistono – nell'attuale assetto del Sismi – moduli organizzativi così denominanti.

Il Ministro della difesa
SCOGNAMIGLIO PASINI

(3 giugno 1999)

RUSSO SPENA. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che la compagnia di bandiera Alitalia ha cancellato dei voli da Palermo per le isole Pelagie e viceversa;

che la decisione di Alitalia compromette gravemente lo sviluppo turistico per la Sicilia e le sue isole minori;

che i sindaci di Lampedusa, Linosa e Pantelleria, hanno denunciato il danno che, con tale provvedimento, verrà arrecato all'economia siciliana, alla popolazione ed ai lavoratori;

che il gruppo di Rifondazione comunista all'Assemblea regionale siciliana ha chiesto che la commissione trasporti dell'Assemblea regionale siciliana, unitamente ai sindaci di Pantelleria, Lampedusa e Linosa, ai sindacalisti ed un rappresentante dell'assessorato regionale per il turismo e i trasporti incontri al più presto il ministro Treu,

si chiede di sapere:

se il Ministro non intenda intervenire con urgenza affinchè l'Alitalia riveda la decisione assunta di cancellare i voli da Palermo per le isole Palagie e viceversa;

se non reputi opportuno incontrare, così come richiesto dal gruppo di Rifondazione comunista all'ARS, gli interlocutori politici e sociali che hanno espresso preoccupazione per lo sviluppo turistico nelle isole minori della Sicilia.

(4-12941)

(4 novembre 1998)

RISPOSTA. – Premesso che, a seguito della liberalizzazione del trasporto aereo in ambito comunitario, i collegamenti da Palermo per le isole Pelagie non sono più soggetti a regime concessorio, la società Alitalia nell'ambito delle proprie scelte commerciali ha deciso di non operare i collegamenti da/per le isole minori (Pantelleria e Lampedusa) per la stagione di traffico inverno 1998-99, in quanto ritenuti non più coerenti con il proprio sistema di rete di collegamenti.

La rinuncia dell'Alitalia a servire le rotte in questione era stata annunciata già da tempo, ma è stata più volte rinviata per accogliere le richieste delle amministrazioni locali.

In vista del disimpegno dell'Alitalia, già da alcuni anni vettori regionali avevano tuttavia avviato collegamenti da/per le isole minori, dapprima Air Sicilia spa e più recentemente Med Airlines spa, che durante la stagione di traffico inverno 1998-99 hanno operato i servizi aerei da/per le isole minori con frequenza giornaliera.

Per quanto riguarda la stagione estiva 1999, i collegamenti con Lampedusa, come notificati, sono effettuati sia da Air Sicilia che da Med Airlines come segue:

Air Sicilia

BM 1003/2 Palermo-Lampedusa-Palermo con ATR 42 (48 passeggeri) - frequenza: giornaliera;

BM 1303/2 Palermo-Lampedusa-Palermo con B737 (114 passeggeri) - frequenza: sabato;

BM 1013 Palermo-Lampedusa con ATR 42 - frequenza: lunedì, mercoledì, venerdì, domenica;

BM 1012 Lampedusa-Palermo con ATR 42 - frequenza: lunedì, martedì, giovedì, sabato;

BM 1303/2 Palermo-Lampedusa-Palermo con B737 - frequenza: domenica, dal 2 maggio;

Med Airlines

MB 483/4 Palermo-Lampedusa-Palermo con SAAB 2000 (50 passeggeri) - frequenza: giornaliera dal 1º giugno al 12 settembre;

MB 485/480 Palermo-Lampedusa-Palermo con SAAB 2000 - frequenza: sabato, domenica;

Per l'isola di Pantelleria, invece, non risulta che la società Med Airlines abbia in programma servizi di linea per la stagione estiva, mentre la società Air Sicilia, secondo gli operativi notificati, effettua in tale periodo i seguenti collegamenti:

BM 1401/2 Palermo-Trapani-Pantelleria e viceversa - frequenza: lunedì e martedì;

BM 1403/2 Palermo-Pantelleria-Trapani-Palermo - frequenza: mercoledì, giovedì, venerdì, sabato, domenica;

BM 1405 Palermo-Trapani-Pantelleria - frequenza: giornaliera;

BM 1404 Pantelleria-Palermo - frequenza: lunedì, martedì, mercoledì, giovedì, domenica;

BM 1406 Pantelleria-Trapani-Palermo - frequenza: venerdì, sabato;

BM 1407/8 Palermo-Pantelleria-Palermo - frequenza: sabato, domenica.

Si fa infine, presente che, nel periodo 3 luglio-29 agosto 1999, la società Eurofly spa, come notificato, ha previsto il collegamento Fiumicino-Palermo-Pantelleria e viceversa con aeromobili tipo MD82 - frequenza: sabato, domenica.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
TREU

(16 giugno 1999)

SARTO. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, dell'ambiente e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che è stato presentato dall'AGIP alla regione Veneto un progetto per l'installazione di un pozzo esplorativo per la ricerca di un giacimento di metano nell'area del Delta del Po, e precisamente nella zona di San Basilio, del comune di Ariano nel Polesine;

che il consiglio comunale di Ariano Polesine e il comitato esecutivo dell'Ente Parco regionale veneto del Delta del Po esprimono, con atti ufficiali, contrarietà al progetto e vive preoccupazioni in relazione

alla prospettiva della ripresa dell'attività di estrazione nell'area del Polesine, in considerazione del gravissimo fenomeno del bradisismo verificatosi in occasione delle estrazioni effettuate negli anni '50;

che l'area del Delta rappresenta uno dei siti Europei di maggior pregio ambientale il cui equilibrio è fondato sulla gestione consapevole del regime idrico dei rami del fiume Po;

che è accertato da numerosi studi che qualsiasi ipotesi di coltivazione di giacimenti di metano, oltre a concretizzare un progetto ambientale incompatibile con la presenza del Parco del Delta, può mettere a repentaglio la sicurezza idraulica di questo particolare territorio con tutte le prevedibili e gravissime conseguenze che ne potrebbero derivare;

che è accertato in definitiva che nessuno può escludere in scienza e coscienza che le estrazioni di idrocarburi non provochino effetti di subsidenza nell'area del Delta, come del resto è già avvenuto,

si chiede di sapere se si intenda assumere provvedimenti per impedire la realizzazione di tale progetto che avrebbe effetti devastanti sull'equilibrio naturale, sull'assetto idrico dell'area e sugli insediamenti umani presenti nell'area del Delta del Po.

(4-10661)

(23 aprile 1998)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto, volta a conoscere quali siano le iniziative del Ministero dell'ambiente in ordine ai problemi delle ricerche petrolifere ed al fenomeno della subsidenza nell'alto Adriatico, si riferisce che a seguito delle notizie stampa pubblicate nei primi giorni del mese di gennaio 1998, secondo le quali l'AGIP avrebbe manifestato l'intenzione di effettuare prove di penetrazione nel sottosuolo in località San Basilio di Ariano nel Polesine ed in altre zone limitrofe alla provincia di Rovigo, per verificare l'esistenza di giacimenti metaniferi, sia il consiglio provinciale di Rovigo che il consiglio comunale di Ariano Polesine, rispettivamente con delibera del 19 gennaio 1998 e con ordine del giorno del 9 febbraio 1998, dichiaravano la netta contrarietà a qualsiasi tipo di perforazione del terreno, anche a scopo di ricerca scientifica e di verifica tesa a supportare iniziative di ripresa delle estrazioni metanifere, sia nella zona di Ariano che nell'alto Adriatico.

Ciò premesso, si fa presente che, con l'approvazione di un emendamento parlamentare al decreto-legge 29 marzo 1995, n. 96, la legge di conversione 31 maggio 1995, n. 206, stabiliva, all'articolo 2-*bis,* che il Ministero dell'ambiente, d'intesa con la regione Veneto, avrebbero dovuto provvedere ad una specifica valutazione di compatibilità ambientale dei progetti e delle attività di coltivazione di idrocarburi previsti in alto Adriatico, al fine di valutare l'incidenza che tali attività possono avere sui fenomeni di subsidenza.

La stessa legge disponeva la sospensione delle attività di coltivazione in alto Adriatico nel tratto di mare compreso tra il parallelo passante

per la foce del fiume Tagliamento ed il parallelo passante per la foce del ramo di Goro del fiume Po.

L'articolo 2-*bis* prevede, infine, che le attività potevano riprendere solo a condizione che la valutazione espressa dal Ministero, d'intesa con la regione Veneto, avesse escluso che le attività di coltivazione avrebbero potuto contribuire a provocare effetti di subsidenza.

Stabilito che nell'area individuata dall'articolo 2-*bis,* ed in particolare entro il perimetro delle sei concessioni di coltivazione, di cui l'AGIP è titolare, non sono state realizzate piattaforme produttive ed è oggettivamente impossibile dare corso all'attività produttiva in assenza degli impianti, si precisa che, a seguito dell'emanazione della legge di conversione del citato decreto-legge, sono stati svolti dal Ministero diversi incontri con l'AGIP, in qualità di titolare o rappresentante unico dei progetti previsti per l'alto Adriatico.

Il Ministro dell'ambiente ed il presidente della regione Veneto, in data 16 gennaio 1996, hanno sottoscritto un accordo procedimentale che specifica i cardini e le modalità della specifica procedura prospettata dall'articolo 2-*bis* della legge n. 206 del 1995 che, rispetto alla «ordinaria» procedura di valutazione dell'impatto ambientale per le attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi (normalmente riferita al decreto del Presidente della Repubblica n. 526 del 1994), presenta una maggiore specificità e comporta analisi di grande complessità tecnica circa i potenziali e specifici impatti in termini di subsidenza. Detto accordo prevedeva l'integrazione della commissione per la valutazione d'impatto ambientale (istituita con l'articolo 18 della legge n. 67 del 1998), con quattro esperti in materia e più precisamente il professor Antonio Brambati (Università di Trieste), il professor Iginio Marson (Università di Trieste), il dottor Gianfranco Dalla Porta (direttore dell'Istituto grandi masse CNR Venezia), il professor Frans J. Barends (Istituto olandese DELFT).

In data 7 giugno 1996, a parziale modifica del primo, è stato sottoscritto un secondo accordo nel quale, al fine di emanare la pronuncia di compatibilità ambientale «dei progetti e delle attività di coltivazione di idrocarburi nelle aree individuate dall'articolo 2-*bis*», è stata prevista un'apposita commissione composta dagli esperti già individuati nel primo accordo procedimentale, provvedendo altresì a sostituire il professor Barends, che nel frattempo aveva comunicato l'indisponibilità, in termini di tempo da dedicare all'incarico, con il professor Enzo Boschi, presidente dell'Istituto nazionale di geofisica, incaricato anche come coordinatore. Gli altri esperti venivano tutti confermati. Tale secondo accordo è stato vistato dall'organo di controllo in data 29 luglio 1996. Si precisa che entrambi gli accordi prevedevano una collaborazione del Ministero dell'ambiente con il dipartimento metodi e modelli matematici per le scienze applicate dell'Università di Padova per la raccolta, la verifica e l'elaborazione dei dati necessari per la valutazione di impatto ambientale.

Al fine di garantire tale supporto, è stata stipulata una convenzione con detta Università che è stata approvata il 21 marzo 1997. Tale convenzione prevede, oltre la verifica sui dati, la predisposizione di un modello matematico previsivo degli effetti della subsidenza.

La società AGIP, per la predisposizione del modello, metteva a disposizione tutti i dati in suo possesso.

In data 28 marzo 1997 la predetta commissione Boschi consegnava al Ministro dell'ambiente ed al presidente della regione Veneto la relazione conclusiva del suo lavoro. I risultati venivano successivamente resi pubblici nel corso di una conferenza stampa il 12 giugno 1997 e diffusi da diversi organi di stampa, in particolare dall'ANSA.

Il parere della commissione Boschi non concludeva, però, il procedimento valutativo; infatti sul progetto doveva ancora esprimersi la commissione per la valutazione dell'impatto ambientale che, come già detto, si avvale, per la raccolta, verifica ed elaborazione dei dati, del dipartimento di metodi e modelli matematici per le scienze applicate dell'Università di Padova.

Attualmente la commissione per la valutazione d'impatto ambientale, per quanto riguarda le estrazioni metanifere nell'alto Adriatico, ha chiuso l'istruttoria tecnica relativa al progetto di sviluppo nel mese di ottobre ultimo scorso. Il relativo parere è stato inoltrato al Ministro al fine dell'espressione del parere previsto dall'articolo 2-*bis* del decreto-legge 29 marzo 1995, n. 96, convertito dalla legge 31 maggio 1995, n. 206. Detto parere dovrà essere emanato di concerto con il presidente della regione Veneto, cui è stata inviata la proposta di decreto per la valutazione di competenza. Attualmente si è in attesa di ricevere da parte della regione Veneto le proprie determinazioni.

Per quanto riguarda invece le attività previste nel comune di Ariano Polesine si precisa che è stata presentata al Ministero dell'ambiente una domanda di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al pozzo esplorativo «Ariano»; la relativa istruttoria tecnica della commissione per la valutazione d'impatto ambientale è stata chiusa di recente ed il giudizio di compatibilità ambientale sarà emanato quanto prima.

Si ribadisce, infine, che nell'area delimitata dall'articolo 2-*bis* della legge n. 206 del 1995 non è in corso alcuna attività di coltivazione non essendo stato realizzato nell'area nessun impianto di estrazione; pertanto la stessa è tecnicamente impossibile, atteso che tali attività sono state sospese dalla stessa legge.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente

CALZOLAIO

(1° giugno 1999)

SELLA DI MONTELUCE. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che la classe terza D della scuola media statale di Trivero (Biella) insieme ad altre quaranta scuole ha vinto nel maggio del 1994 il concorso «Foresta parlante» promosso dal Servizio conservazione del Ministero dell'ambiente con la rivista «Airone Junior»;

che con la lettera datata 6 febbraio 1996, dopo circa due anni di totale assenza, il Ministero ha comunicato alla scuola di Trivero che sarebbe stato possibile erogare il premio stimato in lire 7.350.000 chiedendo nel contempo l'invio di una lettera in cui si doveva manifestare il perdurare dell'interesse (come regolarmente adempiuto dalla scuola);

che è passato ancora un altro anno in cui il Ministero è stato totalmente assente tanto che anche semplici contatti telefonici erano diventati un'impresa impossibile;

che dopo vari solleciti dello scrivente al Ministero quest'ultimo rispondeva che l'erogazione del contributo sarebbe avvenuta sola previa sottoscrizione di una lettera-contratto con la quale sarebbero stati specificati gli obiettivi generali (allungando così ancora i tempi);

che, sempre solo dopo vari contatti telefonici e scritti dell'interrogante in cui si sollecitava l'invio della lettera-contratto, quest'ultima è arrivata alla scuola il 30 settembre 1996;

che la lettera specificava che poteva essere richiesta un'anticipazione del contributo pari al 10 per cento del contributo complessivo e che tale anticipazione sarebbe arrivata entro il termine dell'anno scolastico 1996-97;

che a tutt'oggi l'anticipazione richiesta non è pervenuta alla scuola e con una ulteriore comunicazione il Ministero del tesoro ha formalmente comunicato al Ministero dell'ambiente l'indisponibilità dell'erogazione promessa,

l'interrogante chiede di sapere a quale titolo il Ministero dell'ambiente promuova iniziative di questo tipo, nominando anche commissioni di esperti che esaminino i progetti (commissioni composte da professori, pedagoghi, autori di volumi di educazione ambientale, architetti, giornalisti) e sostenendone i relativi costi, prendendo impegni verso i vincitori, i quali a loro volta assumono impegni di spesa per gli importi corrispondenti, e successivamente perchè il Ministero stesso non faccia fronte a questa promessa.

(4-04136)

(11 febbraio 1997)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, concernente il concorso «Foresta parlante», s'informa che è stato presentato nell'ambito della più ampia iniziativa denominata «Progetta un Italia migliore», approvata con atto amministrativo del Ministero dell'ambiente, oggetto più volte di rilievo da parte dei competenti uffici di controllo.

Successivamente alla risoluzione dei problemi di carattere amministrativo della vicenda si è posto un problema di ordine contabile. I fondi a cui imputare i contributi relativi al progetto in esame erano provenienti dall'esercizio finanziario 1991 e, ancorchè mantenuti in bilancio fino all'esercizio finanziario 1996, hanno formato economia in bilancio. A seguito dell'approvazione della legge 19 maggio 1997, n. 137, il Ministero dell'ambiente è stato autorizzato all'utilizzo dei residui di stanziamento finalizzati alla conservazione della natura e pertanto la competente Direzione generale ha riattivato tutte le procedure atte a definire la vicenda concorsuale.

Per l'erogazione del contributo il Servizio conservazione e natura del Ministero dell'ambiente ha richiesto alle scuole la sottoscrizione di un impegno contrattuale regolato dalle vigenti norme in materia di contabilità generale dello Stato, riportante gli obiettivi generali ed i conti per le diverse spese sostenute dalle scuole per l'esecuzione delle attività necessarie alla realizzazione dei progetti premiati.

In data 26 ottobre 1998 il predetto Servizio del Ministero ha ricevuto una nota della scuola media statale di Trivero (Biella) riportante l'impossibilità per la scuola di fornire la rendicontazione e la relazione finale relativa alla realizzazione del progetto, quindi l'intenzione di recedere dall'impegno contrattuale.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente
CALZOLAIO

(28 maggio 1999)

SERENA. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che nel novembre 1994 è stato dato alle stampe il libro di Giovanni Ruggeri «Berlusconi-Gli affari del Presidente», Kaos edizioni;

che nel libro si ipotizzano legami diretti o indiretti dell'attuale Presidente del Consiglio onorevole Silvio Berlusconi, già appartenente alla loggia massonica P2, con Licio Gelli, con il banchiere piduista Roberto Calvi e con i faccendieri Flavio Carboni, Florio Fiorini e Silvano Larini;

che, sempre nel citato volume, si fanno ascendere le improvvise fortune dell'imprenditore Silvio Berlusconi ai capitali miliardari forniti allo stesso o a società intestate a suoi parenti o prestanome da alcune finanziarie della Repubblica elvetica, dove storicamente è il principale crocevia mondiale dei capitali sporchi provento di estorsioni mafiose e tappa obbligata per i grandi boss del traffico internazionale di armi e stupefacenti;

che nello stesso libro si cita un rapporto della Criminalpol dell'aprile del 1981 che si occupa a lungo del boss mafioso Vittorio Mangano – già alle dipendenze di Berlusconi e arrestato nella villa di Arcore

e poi condannato a 12 anni di carcere – e dei suoi contatti con Marcello Dell'Utri, amministratore delegato di Publitalia, società del gruppo Fininvest;

che ugualmente citato è un rapporto della polizia cantonale di Bellinzona datato settembre 1991 e firmato dal comandante della sezione «Informazioni droga» del Canton Ticino, Daniele Corazzini, e dal comandante della polizia di Bellinzona, Silvano Sulmoni, in cui a pagina 2 si legge: «Per quanto riguarda il denaro da ricevere in provenienza dall'Italia (si veda il nostro rapporto del 10 giugno 1991) il medesimo apparterrebbe al clan di Silvio Berlusconi. Già si dispone del codice di chiamata (per il trasferimento del denaro dall'Italia): dovranno unicamente designare una persona di fiducia di tale gruppo. Il nome di Berlusconi non deve impressionare più di tanto poichè anni fa, segnatamente ai tempi della 'Pizza connection", lo stesso era fortemente indiziato di essere il capolinea dei soldi riciclati. All'epoca si interessava dell'indagine l'allora giudice Di Maggio, che era stato anche in Ticino per conferire con l'ex procuratore pubblico, onorevole Dick Marty»;

che nel libro in questione si cita altresì un articolo tratto dal settimanale «Avvenimenti» (numero del 23 marzo 1994) che così si esprime: «A parlare per primi del presunto coinvolgimento di Silvio Berlusconi nell'inchiesta Mato Grosso furono i giornalisti del quotidiano svizzero 'L'altranotizia", che pubblicarono una serie di servizi tra novembre e dicembre (1993). Partendo da quella notizia, abbiamo rintracciato il rapporto della polizia di Bellinzona: Silvio Berlusconi – o più esattamente il 'clan Berlusconi", come scrivono le autorità svizzere – sarebbe coinvolto in una grossa operazione di riciclaggio. Stando al testo del rapporto, il suo nome sarebbe stato fatto, in passato, nell'ambito delle indagini sulla 'Pizza connection", una gigantesca inchiesta sugli affari di grandi boss della mafia turca e siciliana, che intrattenevano rapporti da un lato con i salotti buoni della finanza svizzera e dall'altro con il capo della P2, Licio Gelli»,

l'interrogante chiede di sapere se risulti che a tutt'oggi l'onorevole Silvio Berlusconi abbia sporto querela nei confronti dell'autore del libro «Berlusconi-Gli affari del Presidente» o se, comunque, abbia provveduto in altre forme a smentire pubblicamente le affermazioni o le notizie pubblicate nel testo.

(4-03174)

(4 dicembre 1996)

RISPOSTA. – Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che la procura della Repubblica presso il tribunale di Milano ha riferito di aver iscritto, a seguito di querela presentata il 29 aprile 1994, il procedimento n. 6081/94-R e che attualmente lo stesso – a carico di Giovanni Ruggeri e Mario Saulle, imputati di diffamazione con il mezzo della stampa

ai danni di Guido Possa e dell'onorevole Silvio Berlusconi – si trova nella fase dibattimentale davanti alla III sezione penale del tribunale di Milano, con udienza rinviata al prossimo 19 giugno 1999.

Il Ministro di grazia e giustizia
DILIBERTO

(18 giugno 1999)

SPERONI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Per quale ragione sono stati recentemente posti dei posacenere in aree dell'aerostazione di Malpensa 2000 dove è vietato fumare, incentivando così i trasgressori?

(4-13400)

(14 dicembre 1998)

RISPOSTA. – La circostanza che in aree dell'aerostazione di Malpensa 2000 ove è vietato fumare sono stati recentemente posti dei posacenere rappresenta l'offerta di un servizio reso all'utenza per sbarazzarsi di piccoli rifiuti, nonchè di sigarette spente, nel caso di fumatori provenienti da zone non assoggettate al divieto, mirata a salvaguardare l'ordine e la pulizia degli ambienti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
TREU

(7 giugno 1999)

THALER AUSSERHOFER. – *Al Ministro delle finanze.* – Considerato che l'articolo 18 della legge 18 febbraio 1999, n. 28, prevede che ai fini dell'applicazione dell'imposta comunale per l'esercizio di imprese e di arti e professioni «i comuni hanno la facoltà di stabilire con propria deliberazione che fra le attività agricole *...omissis...* sono comprese anche quelle svolte dalle cooperative e loro consorzi», si chiede di sapere se anche ai fini dell'imposta comunale sugli immobili possa valere per i comuni la stessa facoltà e quindi ricomprendere tra le attività agricole anche quelle svolte dalle cooperative agricole e dai loro consorzi.

(4-14653)

(24 marzo 1999)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione cui si risponde l'onorevole interrogante ha chiesto di conoscere se la facoltà, riconosciuta ai comuni in materia di ICIAP dall'articolo 18 della legge 18 febbraio 1999, n.28, di disporre agevolazioni in favore delle cooperative agricole e degli altri

soggetti indicati nell'articolo stesso possa essere estesa all'ICI, ricomprendendo «tra le attività agricole anche quelle svolte dalle cooperative agricole e dai loro consorzi».

Al riguardo, il competente Dipartimento delle entrate ha rilevato che la facoltà di stabilire ai fini dell'imposta comunale sugli immobili-ICI, le agevolazioni auspicate dall'onorevole interrogante rientra nella postestà regolamentare di carattere generale attribuita ai comuni dall'articolo 52, comma 1, del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446.

Il Ministro delle finanze
VISCO

(17 giugno 1999)

VERALDI. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che la strada statale n. 18 Tirrenica Reggio Calabria-Salerno è quotidianamente percorsa da migliaia di autoveicoli;

che essa rappresenta una valida alternativa all'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

che i territori da essa attraversati – con i loro splendidi panorami – presentano enormi potenzialità dal punto di vista turistico;

che in molti punti, ed in particolare in quello che attraversa la località «Tonnara», tra Falerna (Catanzaro) e Amantea (Cosenza), la sede stradale presenta vere e proprie voragini, provocate dalle precipitazioni atmosferiche e dalla cattiva manutenzione;

che diversi tratti sono ormai assediati dallo sviluppo edilizio dei centri costieri,

si chiede di sapere:

quali interventi immediati s'intenda adottare per il ripristino del manto stradale danneggiato, specie nel tratto della «Tonnara»;

quali provvedimenti siano previsti per la realizzazione di varianti al tracciato e di nuovi svincoli in prossimità dei centri abitati.

(4-14019)

(10 febbraio 1999)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto e sulla base degli elementi forniti dall'Ente nazionale per le strade, si riferisce quanto segue.

Il tratto della strada statale n. 18 «Tirrena Inferiore», attraversante il territorio calabro, tra le progressive chilometriche 243+550 e 524+560, si svolge in continua adiacenza alla costa lungo zone e centri abitati di notevole interesse turistico che, durante la stagione estiva, hanno un rilevante incremento abitativo e di traffico stradale.

L'andamento nervoso della costa calabra su cui si inserisce il suddetto tracciato stradale, praticamente immutato nel tempo, è causa di continui interventi manutentori per scoscendimenti e frane da estese

pendici instabili e per intense azioni erosive dovute a continue mareggiate.

In particolare, nelle zone di Bagnara Calabra, Falerna ed Amantea, l'ufficio compartimentale di Catanzaro è costantemente impegnato nella sua salvaguardia della sicurezza del transito ed in interventi di mantenimento delle condizioni di stabilità dei corpi stradali resi necessari dalle frane e mareggiate, purtroppo frequenti, anche in conseguenza della mancata attivazione da parte degli enti competenti degli interventi per rendere stabili i versamenti e per la protezione delle coste.

L'ANAS riferisce inoltre che nella zona di che trattasi sono state redatte alcune perizie di sistemazione dei piani viabili per le quali è attualmente in corso l'*iter* di affidamento dei lavori.

Al momento non sono in atto previsioni per la realizzazione di varianti al tracciato e di nuovi svincoli, anche per il mancato recepimento di interventi di tale natura nei piani programmatici triennali, i cui impegni vengono assunti a seguito di intese Stato-regioni.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(11 giugno 1999)

VALENTINO, CIRAMI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che la stampa ha ampiamente riferito che l'avvocato Giuseppe De Luca ha rinunziato al mandato a suo tempo conferitogli dall'ex Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi perchè lo assistesse in un processo che si sta celebrando attualmente a Milano;

che le ragioni che hanno indotto l'avvocato De Luca ad assumere tale atteggiamento sarebbero riconducibili ad una situazione di conflitto che si sarebbe creata con il presidente della sezione del tribunale di Milano cui è assegnata la cognizione del processo;

che tale conflitto avrebbe quale presupposto la legittima esigenza dell'avvocato De Luca di allontanarsi temporaneamente per assolvere ad altri e prioritari impegni professionali dei quali, peraltro, lo stesso presidente era perfettamente edotto;

che ciò nonostante il presidente avrebbe deferito al consiglio dell'ordine degli avvocati competente l'avvocato De Luca ipotizzando nel suoi confronti, addirittura, l'«abbandono di difesa»;

che, ovemai non bastassero la storia professionale ed il lustro dell'avvocato De Luca a rivelare l'inconsistenza di una accusa del genere, sarebbe sufficiente porre mente alle vicende così come sono state riferite dai mezzi di comunicazione per individuare nell'iniziativa del magistrato milanese motivi di assoluta insussistenza del fatto ipotizzato;

che tali ragioni potrebbero iscriversi in quel contesto di tensioni che già da tempo caratterizzano il processo di cui si discute, contribuen-

do così a determinare un clima particolarmente inquietante che non può sfuggire anche all'osservatore più distratto e che potrebbe turbare ulteriormente l'andamento del processo,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di accertare se la condotta del presidente Marco Ghezzi non appaia idonea a conculcare i diritti della difesa ed in tal caso se non intenda avviare conseguenziali iniziative disciplinari.

(4-14397)

(4 marzo 1999)

Risposta. – In relazione al contenuto dell'interrogazione in oggetto è stato interessato, per il tramite della competente articolazione ministeriale, il presidente della corte di appello di Milano.

L'esame della documentazione acquisita consente di escludere la sussistenza di profili disciplinarmente apprezzabili nella condotta del dottor Marco Ghezzi, presidente del collegio penale nel processo a carico, fra gli altri, dell'onorevole Silvio Berlusconi.

In particolare, la situazione di conflitto creatasi tra il predetto magistrato e l'avvocato Giuseppe De Luca, uno dei due difensori di fiducia dell'onorevole Silvio Berlusconi, è collegata ad una circostanza del tutto contingente e cioè la fissazione nello stesso giorno di due processi presso due diverse sezioni del tribunale di Milano a carico dello stesso imputato. In tale occasione entrambi i difensori di fiducia dell'onorevole Berlusconi hanno optato per la partecipazione all'altra udienza, senza tenere conto che quella che si sarebbe dovuta tenere davanti al collegio presieduto dal dottor Ghezzi era stata fissata precedentemente.

Come opportunamente chiarito dal presidente del tribunale di Milano, l'inconveniente che ha determinato il disappunto del dottor Ghezzi (disappunto che ha formato oggetto di una sua lettera al consiglio dell'ordine degli avvocati) si è verificato per la non ancora adeguata informatizzazione del servizio con conseguente difetto di coordinamento tra le diverse sezioni nella fissazione dei rispettivi processi.

Il Ministro di grazia e giustizia
Diliberto

(23 giugno 1999)