# SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

**n. 8**

# RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

**(Pervenute dal 1° al 14 settembre 1994)**

## INDICE


BERTONI: sull'ente autonomo Mostra d'oltremare e del lavoro italiano (4-00161) (risp. GNUTTI, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) *Pag.* 123

BEVILACQUA, MONTELEONE: sugli incendi verificatisi nel comprensorio delle Serre in Calabria (4-00195) (risp. MARONI, *ministro dell'interno*) 124

BRUNO GANERI: sull'operato della GEPI con riferimento alle società Conca, LCM e Tessile spa di Cetraro (Cosenza) (4-00048) (risp. GNUTTI, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 125

sull'opportunità della riapertura del termine per poter richiedere il riconoscimento dell'attività psico-terapeutica (4-00261) (risp. BIONDI, *ministro di grazia e giustizia*) 128

CAMPUS: sul progetto di rimboschimento dell'isola dell'Asinara finanziato dalla regione Sardegna (4-00535) (risp. BIONDI, *ministro di grazia e giustizia*) 129

CORRAO: sull'esclusione del progetto di completamento del porto di Trappeto (Palermo) dal programma relativo alle opere marittime e portuali per il triennio 1993-95 (4-00167) (risp. RADICE, *ministro dei lavori pubblici*) 130

GALLOTTI: sulla restituzione dei resti degli italiani deceduti nell'incidente aereo avvenuto in Marocco (4-01280) (risp. TRANTINO, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) *Pag.* 132

GARATTI: sulla sospensione delle opere di costruzione delle varianti alle strade statali nn. 42 e 510 (4-00073) (risp. RADICE, *ministro dei lavori pubblici*) 132

GREGORELLI: sull'opportunità di una campagna di informazione adeguata sulle modalità di voto per le elezioni europee del 12 giugno 1994 (4-00386) (risp. MARONI, *ministro dell'interno*) 133

IMPOSIMATO: sui ritardi nell'*iter* di alcune delibere del consiglio comunale di Cervino (Caserta) (4-00030) (risp. MARONI, *ministro dell'interno*) 134

LONDEI: sul progetto della variante alla strada statale n. 423 «Urbinate» (4-00323) (risp. RADICE, *ministro dei lavori pubblici*)

MEDURI: sulla sospensione dei lavori per la costruzione del nuovo palazzo del consiglio regionale di Reggio Calabria (4-00664) (risp. URBANI, *ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali*) 135

MULAS: sull'arrivo alla stazione di Roma-Tiburtina di alcuni treni Civitavecchia-Roma (4-00362) (risp. FIORI, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 136

PEDRIZZI: sulle cattive condizioni della strada provinciale «Cinque archi» che collega il comune di Velletri con quelli di Anzio e Nettuno (4-00157) (risp. MARONI, *ministro dell'interno*) *Pag.* 138

PETRICCA: sulle iniziative tendenti ad escludere gli studi di consulenza automobilistica dalla esplicazione delle procedure di trasferimento di proprietà di autoveicoli e motoveicoli (4-00710) (risp. FIORI, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 140

ROCCHI: sull'utilizzazione di animali, anche sottoposti a maltrattamenti, durante alcune trasmissioni televisive (4-00047) (risp. TATARELLA, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 141

SELLITTI: sull'opportunità dell'istituzione di un servizio ferroviario lungo la direttrice di traffico Napoli-Salerno (4-00339) (risp. FIORI, *ministro dei trasporti e della navigazione*) *Pag.* 143

SIGNORELLI: sulle procedure di appalto di forniture di traverse ferroviarie in cemento armato (4-00267) (risp. FIORI, *ministro dei trasporti e della navigazione*) 144

TERZI: sullo stabilimento Nuova Samin, sito nel comune di Ponte Nossa (Bergamo) (4-00026) (risp. GNUTTI, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 146

sulle carenze di organico presso il tribunale di Bergamo (4-00763) (risp. BIONDI, *ministro di grazia e giustizia*) 149

BERTONI. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* – Premesso:

che l'ente autonomo Mostra d'oltremare e del lavoro italiano nel mondo ha la disponibilità in Napoli, nel quartiere di Fuorigrotta, di un complesso patrimoniale che, per la sua estensione e qualità, potrebbe essere utilizzato per il rilancio economico e produttivo dell'area dei Campi Flegrei e anche di quella contigua dell'ex Italsider di Bagnoli;

che l'ente è gestito da un consiglio di amministrazione che, per la sua stessa composizione, pletorica e in gran parte burocratica, appare poco funzionale rispetto alle esigenze prima indicate;

che l'ente ha, tra l'altro, lo scopo di «perseguire le finalità attinenti alla valorizzazione economica e turistica della città di Napoli» (articolo 1 del decreto legislativo 6 maggio 1948, n. 1314);

che da anni l'ente non risulta impegnato a perseguire le suddette finalità e che anzi, specie negli ultimi tempi, all'interno della Mostra sono state costruite opere di vario tipo, che non solo hanno comportato spese ingenti e non controllate, ma hanno anche gravemente compromesso l'assetto urbanistico-architettonico della Mostra, provocando tra l'altro il degrado del Parco verde esistente nel complesso;

che l'ente si rifiuta, senza giustificati motivi, di riaprire il Parco per metterlo a disposizione della cittadinanza e per consentire così ai napoletani di usufruire della zona occidentale della città di un'area indispensabile per l'impiego del tempo libero;

che recentemente il presidente della Mostra Camillo Federico è stato arrestato perchè indagato per gravi reati e che nei giorni scorsi è stato rinnovato l'intero consiglio di amministrazione,

l'interrogante chiede di sapere, in via generale, se e quali interventi il Ministro in indirizzo si proponga di attuare per permettere un progressivo, integrale recupero della Mostra, nella prospettiva delle esigenze economiche e delle finalità in precedenza accennate, e, più specificamente:

1) se sia vero che in occasione dei campionati mondiali di calcio del 1990 sono stati erogati fondi a favore dell'ente e, in caso affermativo, quale ne sia stata l'entità e quale il successivo impiego;

2) se e quali iniziative si intenda assumere:

*a)* per accertare se l'ente ha gestito i fondi di cui ha avuto la disponibilità negli ultimi anni con correttezza e in conformità delle proprie finalità istituzionali;

*b)* per ottenere che la Mostra o perlomeno il Parco verde vengano riaperti e messi a disposizione della cittadinanza di Napoli;

*c)* per garantire che il nuovo consiglio di amministrazione operi secondo criteri di trasparenza e professionalità e col solo intento di perseguire i fini statutari dell'ente.

(4-00161)

(16 maggio 1994)

RISPOSTA. – L'ente Mostra d'oltremare, ente pubblico economico, informa che si sta muovendo al suo interno con logiche di efficienza e produttività che hanno portato ad effettuare consistenti investimenti atti al recupero ed al miglioramento strutturale, architettonico e patrimoniale, onde poter guardare con sufficiente serenità ad una futura pianificazione.

Per tale pianificazione l'ente Mostra dovrà necessariamente disporre di tutti i propri spazi e strutture, per poter dar loro un definitivo assetto e, quindi, una funzionale destinazione.

L'obiettivo primario che la Mostra intende perseguire è quello di creare tre grandi aree gestionali: una dedicata alle fiere, un'altra al turismo ed ai congressi e la terza alla cultura, al tempo libero, allo sport ed allo spettacolo, e ciò anche e soprattutto in ossequio ai propri fini istituzionali che «impongono» di perseguire finalità attinenti alla valorizzazione economica e turistica della città di Napoli.

La Mostra ha in sè tali capacità e grazie alle sue notevoli polifunzionalità deve confermare la sua vocazione di «cittadella del tempo libero» capace di soddisfare l'esigenza della città sia in termini di qualità che di quantità.

Le strategie allo studio, comunque, mirano a consentire che la Mostra corrisponda ad esigenze di una maggiore fruibilità del suo territorio, dei suoi spazi, del suo verde.

È fuori di dubbio che per addivenire a tanto occorre una attenta e ponderata valutazione che preveda una programmazione più ampia della utilizzazione dell'area Mostra; programmazione che per poter armonizzare le diverse realtà da fronteggiare, le eterogenee utenze da soddisfare, non potrà concretizzarsi che a medio-lungo termine, con il consenso e l'appoggio di tutte le parti sociali.

Per quanto attiene infine ai finanziamenti ottenuti a norma della legge n. 80 del 18 aprile 1984 per lo svolgimento dei campionati mondiali di calcio 1990, l'ente riferisce di aver ottenuto il finanziamento di due progetti finalizzati come di seguito descritti:

ripristino Arena flegrea: 16,5 miliardi i cui lavori non sono ancora ultimati;

parcheggio sotterraneo piazzale Tecchio (167 stalli): 5,5 miliardi i cui lavori sono ultimati, regolarmente collaudati ed è in corso l'affidamento a terzi della gestione.

Infine l'ente informa che il consiglio di amministrazione ed il presidente stesso non possono che augurarsi l'integrale recupero della Mostra d'oltremare proprio nelle prospettive sopra descritte, e cioè delle esigenze economiche, delle opportunità per la città di Napoli e per l'intero Mezzogiorno e per la conferma del ruolo internazionale che l'ente Mostra deve assumere nei confronti dei paesi dell'area mediterranea.

*Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*
GNUTTI

(2 settembre 1994)

---

BEVILACQUA, MONTELEONE. – *Al Ministro dell'interno*. – Con riferimento ai frequenti incendi che si verificano nel comprensorio delle

Serre in Calabria e che hanno provocato vittime e ingenti danni a cose (da ultimo quello verificatosi a Serra San Bruno, il 30 aprile 1994);

premesso:

che allo stato la caserma dei vigili del fuoco di Serra San Bruno ha in forza due sole unità, peraltro rappresentate da due dipendenti comunali che hanno frequentato un apposito corso, e da una sola autobotte della modesta capacità di 1.800 litri;

che le caserme dei vigili del fuoco più vicine a Serra San Bruno sono quelle di Chiaravalle (50 unità, 20 chilometri di distanza, con strada tutta curvilinea e montuosa) e Vibo Valentia (60 uomini, 42 chilometri di distanza, con strada di identiche caratteristiche);

che soprattutto nel periodo estivo il comprensorio è oggetto di incendi a ripetizione che ne depauperano il patrimonio boschivo, fonte tra le più importanti dell'economia della zona, oltre che elemento di grande richiamo turistico,

gli interroganti chiedono di sapere se e quali provvedimenti si intenda adottare per potenziare adeguatamente, nei mezzi e negli uomini, la caserma dei vigili del fuoco di Serra San Bruno, che opera su un circondario comprendente ben 25 comuni.

(4-00195)

(18 maggio 1994)

RISPOSTA. – L'attuale carenza di personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco non consente la trasformazione del distaccamento di Serra San Bruno (Catanzaro) da sede volontaria in sede permanente.

L'istituzione del distaccamento, cui fanno riferimento gli onorevoli interroganti, sarà comunque prontamente attuata al termine del concorso a 588 posti di vigile del fuoco ancora in fase di svolgimento.

*Il Ministro dell'interno*
MARONI

(10 settembre 1994)

---

BRUNO GANERI. – *Ai Ministri dell'interno e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* – Per sapere:

quale valutazione i Ministri in indirizzo diano dell'operato della GEPI con riferimento alle società Conca, LCM e Tessile spa di Cetraro (Cosenza);

in particolare, a chi sia da attribuire la responsabilità di un cosiddetto piano di risanamento che, varato nel 1987 con l'espulsione dall'azienda madre (Tessile) di 80 unità lavorative, confluite nella società Conca-LCM di nuova istituzione, ha prodotto il completo collasso delle due dette unità societarie, concludendosi con la liquidazione delle stesse;

per quali motivi la GEPI non sia riuscita a collocare le aziende sul mercato;

come vengano selezionati, valutati e retribuiti i dirigenti della GEPI e delle società partecipate, con particolare riferimento alle società Conca, LCM e Tessile spa;

quali impegni la GEPI intenda assumere per redigere un credibile progetto industriale e quali garanzie possano essere fornite per il rilancio della società tessile, ultimo presidio industriale rimasto in vita;

quali provvedimenti si intenda adottare nei confronti dei responsabili del disastro a cui le società Conca, LCM e Tessile spa sono state condotte.

(4-00048)

(28 aprile 1994)

RISPOSTA. – La GEPI spa informa che il proprio intervento nella Tessile di Cetraro fu realizzato nel dicembre 1972 per la crisi della società Donato Faini e fino al 1977 ha gestito l'azienda insieme al gruppo Andreae. Nel 1977 il socio privato abbandonò la compagine sociale.

Dal 1977 la GEPI ha gestito l'azienda avvalendosi di più di dieci *manager* (alcuni dei quali avevano già ottenuto brillanti risultati in aziende dello stesso settore) reperiti sul mercato del lavoro utilizzando anche primarie società specializzate come la Egon Zender.

L'azienda fin dal primo intervento della GEPI ha presentato risultati economici negativi.

Nonostante i diversi tentativi di rilancio effettuati dalla GEPI che si sono concretati in piani industriali con mutamenti nel *top-management* ed investimenti in circolante e immobilizzazioni tecniche per un totale, ad oggi, di circa 56 miliardi la Tessile di Cetraro ha continuato a presentare pesanti perdite di gestione.

Il piano, varato nel 1987, non ha espulso 80 addetti dalla Tessile di Cetraro, ma ha permesso la ristrutturazione dell'azienda, che allora contava 220 addetti.

È stata infatti scorporata la fase produttiva di «confezione», costituendo due società a capitale GEPI (Conca e LCM) di 40 addetti ciascuna.

Obiettivi di tale ristrutturazione erano:

ricondurre la struttura produttiva della Tessile di Cetraro a quella delle aziende concorrenti che non riuniscono mai, quando efficienti, tutti i reparti di lavorazione all'interno della stessa azienda;

facilitare una possibile privatizzazione costituendo aziende più piccole;

mantenere al lavoro 220 addetti (nell'operazione non è, infatti, stata operata alcuna riduzione di personale).

Nel 1990 la GEPI ha deciso di affidare la gestione ad una società di consulenza specializzata al fine di verificare:

la effettiva risanabilità della Tessile di Cetraro;

valutare le capacità manageriali necessarie alla efficiente conduzione aziendale.

Le conclusioni della società di consulenza, che ha operato in azienda con un gruppo di specialisti per un anno, hanno confermato l'impossibilità di risanare la Tessile di Cetraro, almeno così come strutturata.

La Tessile di Cetraro, la Conca e la LCM oltre ad essere penalizzate dalla loro localizzazione (decentrata rispetto ai principali mercati del settore ed in area a scarsa cultura industriale) presentano carenze che

hanno reso impossibile il loro risanamento e, di conseguenza, hanno impedito il reperimento di imprenditori affidabili e disponibili ad acquisire le aziende.

I principali fattori negativi che non hanno permesso la privatizzazione sono:

bassa produttività (dal 10 al 50 per cento inferiore rispetto alle aziende concorrenti);

scarsa professionalità dei quadri e quindi scadente livello organizzativo;

sovradimensionamento dell'organico (140 ettari per la Tessile di Cetraro) rispetto alle quote di mercato acquisite (fatturato 1990: L/ML 4.340); il fatturato delle aziende concorrenti che producono reddito supera abbondantemente i 100 L/ML *pro capite*;

elevata conflittualità sindacale che ha ostacolato la già difficile attività dei vertici aziendali.

Di fronte alla perdita consuntiva nell'esercizio 1990 e alla dichiarazione della società di consulenza dell'impossibilità di risanare la Tessile di Cetraro, almeno così come strutturata, nell'aprile 1991 è stato deciso di fermare l'attività produttiva.

A seguito dell'accordo sindacale sottoscritto il 29 maggio 1991 presso il Ministero dell'industria si è proceduto, il 1° giugno 1991, alla messa in cassa integrazione guadagni straordinaria di tutto il personale, ad eccezione di 20 addetti necessari alla gestione ed al mantenimento degli impianti.

In data 1° settembre 1991 sono state avviate delle lavorazioni a *façon* che hanno permesso di mantenere al lavoro, fino ad oggi, 40 addetti, a rotazione, sui 127 in forza.

La GEPI ha contattato diversi imprenditori del settore per trovare una soluzione al problema occupazionale venutosi a creare con la fermata dell'attività produttiva.

A tale proposito la GEPI segnala che:

i diversi contatti avviati con imprenditori del settore sono via via caduti per motivazioni diverse;

anche Dimensione Moda ha rinunciato a realizzare l'iniziativa proposta, che si era concretizzata in un piano di intervento per l'occupazione di 78 addetti di provenienza Tessile di Cetraro. Il piano di intervento (approvato dal consiglio di amministrazione della GEPI in data 21 luglio 1993) prevedeva l'avviamento di una nuova iniziativa in *partnership* dal 1° ottobre 1993.

Pertanto, non essendosi consolidata entro il 1° ottobre 1993 la privatizzazione della Tessile di Cetraro, si è avviato un progetto di reindustrializzazione dell'area di Cetraro, basato anche sulla diversificazione delle attività, articolato sulla creazione di nuove imprese alternative che dovrebbero assorbire l'eccedenza del personale che non dovesse trovare impiego nel settore tessile che si vuole comunque mantenere in vita.

La GEPI ha avviato una serie di contatti con imprenditori di Cosenza e di altre province per valutare la possibilità di realizzare nuove iniziative anche in settori merceologici diversi dal tessile, quali l'agroalimentare, l'elettromeccanico e il plastico.

Per l'impiego del personale (valutato nel progetto in circa 150 unità) opportunità ulteriori di reimpiego potrebbero scaturire dalla collabora-

zione con le amministrazioni locali in materia di società miste e per lavori socialmente utili.

Quanto sopra è stato illustrato dai rappresentanti della GEPI, nella riunione tenutasi il 1° dicembre 1993 presso il Ministero del lavoro, alle organizzazioni sindacali nazionali e territoriali, ai rappresentanti della regione e dell'amministrazione comunale di Cetraro.

Durante l'incontro la GEPI ha confermato la sua volontà di mantenere in attività la Tessile di Cetraro e ha informato che era necessario comunque procedere alla verifica delle unità lavorative allo stato impiegate, in relazione ai ridotti volumi produttivi.

In data 6 dicembre 1993, nell'incontro tenutosi presso l'Associazione industriali di Cosenza, la GEPI e le organizzazioni sindacali hanno concordato sull'attivazione della procedura di mobilità lunga per il personale in forza alla Tessile di Cetraro, alla Conca e alla LCM.

Nel corso di tale incontro le parti hanno inoltre proceduto alla verifica delle unità lavorative da impiegare presso la Tessile di Cetraro, nelle more di attuazione del progetto d'area, e concordato di utilizzare a tale scopo il contratto di solidarietà per 40 unità.

Inoltre nell'incontro avvenuto presso il Ministero del lavoro il 1° dicembre 1993 le parti hanno concordato che per la realizzazione del piano d'area è necessaria la copertura di cassa integrazione guadagni straordinaria per almeno 24 mesi.

Per permettere all'azienda di produrre gli ordini già acquisiti fino al 30 maggio 1994 si è ritenuto opportuno, al momento dell'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1993, di coprire le perdite e costituire il capitale sociale al minimo legale di L/ML 200. Tale azione ha permesso di mettere a disposizione dell'azienda i fabbisogni finanziari necessari alla copertura dello sbilancio di cassa preventivato fino al 30 maggio 1994.

Pertanto, nelle more della definizione di un progetto d'area e di fronte alle rilevanti perdite maturate sia al 31 dicembre 1993 che al 31 marzo 1994, è stato ritenuto opportuno fermare, entro il 1° giugno 1994, anche l'attività di produzione a *façon* della fase tessitura ponendo tutto il personale in cassa integrazione guadagni straordinaria.

A breve, su richiesta dell'amministratore unico, sarà convocata una assemblea straordinaria per la valutazione della situazione aziendale.

Infine la GEPI riferisce che per quanto riguarda i livelli retributivi dei dirigenti, che hanno operato a diversi livelli di responsabilità nelle consociate Conca, LCM e Tessile di Cetraro, questi sono stati sempre allineati ai normali livelli retributivi del mercato del settore.

*Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*
GNUTTI

(2 settembre 1994)

---

BRUNO GANERI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Per sapere se il Ministro intenda venire incontro alle esigenze professionali di numerosi psicologi che sollecitano la riapertura, almeno per un anno, del termine fissato dall'articolo 35, comma 3, della legge n. 56 del

18 febbraio 1989 per poter richiedere il riconoscimento dell'attività psicoterapeutica.

Detti professionisti fanno rilevare che l'attuazione della predetta legge procede fra mille difficoltà, ritardi e polemiche ed avvertono il bisogno di disporre di tempi più distesi per poter adeguatamente dimostrare il possesso di tutti i requisiti necessari per ottenere, da parte degli ordini professionali, il riconoscimento della validità della documentazione prodotta.

(4-00261)

(26 maggio 1994)

RISPOSTA. - La riapertura del termine fissato dall'articolo 35, comma 3, della legge 18 febbraio 1989, n. 56, peraltro possibile solo con lo strumento legislativo, comporterebbe una modifica della disciplina transitoria posta dal citato articolo, in cui la previsione della scadenza ultima dell'11 marzo 1994 trovava giustificazione logica e giuridica nella puntuale attivazione dei corsi di specializzazione previsti dal precedente articolo 3 della stessa legge, incombenza questa estranea alle attribuzioni del Ministero di grazia e giustizia.

Orbene, è innegabile che l'intento del legislatore di saldare il regime transitorio con quello definitivo garantendo, senza soluzione di continuità, la prosecuzione dell'attività professionale psicoterapeutica, è stato successivamente vanificato dai ritardi nell'attuazione della legge — in particolare del dettato dell'articolo 3 — e tali ritardi, unitamente alle difficoltà interpretative sorte in sede di applicazione dell'articolo 35 ed alla recente scadenza del termine in questione, sono all'origine della richiesta di riapertura dello stesso cui fa riferimento l'onorevole interrogante.

Ciò posto deve tuttavia rilevarsi che il provvedimento invocato investe gli interessi di più categorie professionali (psicologi, medici, odontoiatri) e dunque non può che essere adottato d'intesa con il Ministero della sanità e sentiti gli ordini professionali che in caso di riapertura del termine saranno chiamati ad effettuare il controllo della documentazione prodotta dagli aspiranti ai sensi della citata legge n. 56 del 1989.

La problematica sarà comunque approfondita al più presto con tutte le amministrazioni ed enti interessati, onde valutare le concrete possibilità di pervenire ad una positiva e pronta soluzione della delicata questione evidenziata dall'onorevole interrogante.

*Il Ministro di grazia e giustizia*
BIONDI

(12 settembre 1994)

---

CAMPUS. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che il diniego di una concessione di 800 ettari di terreno nell'isola dell'Asinara per un progetto di rimboschimento finanziato dalla regione Sardegna - contenuto in una nota del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria del Ministero di grazia e giustizia, protocollo

n. 794347/5-3 del 31 maggio 1994, indirizzata al sindaco di Porto Torres e per conoscenza alla regione Sardegna – comporta un'immediata perdita di almeno 60 nuovi posti di lavoro ed il rischio che il finanziamento regionale specifico venga dirottato su altri canali;

che, pur rilevando come l'isola dell'Asinara rivesta un'importanza indubbia nell'attuale sistema penitenziario, quest'ultimo e ulteriore danno al territorio ed alla popolazione del nord della Sardegna ed in particolare del comune di Porto Torres appare come un gravissimo messaggio di chiusura da parte delle istituzioni centrali verso quelle pur poche e limitate possibilità di alleggerimento di una annosa e gravissima situazione occupazionale,

si chiede di sapere quali provvedimenti urgenti il Ministro in indirizzo intenda prendere affinchè la richiesta del comune di Porto Torres venga riesaminata dal Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, non già con semplicistica rigidità, ma dando la giusta e necessaria importanza anche alle esigenze locali, alla luce dei nuovi indirizzi politici che l'Italia e la Sardegna si aspettano dal nuovo Governo.

(4-00535)

(22 giugno 1994)

RISPOSTA. – In merito alla richiesta del comune di Porto Torres di concessione di un appezzamento di terreno sull'isola dell'Asinara per la realizzazione di un progetto di rimboschimento finanziato dalla regione Sardegna, si fa presente che non è stato possibile addivenire alla stipula della convenzione proposta dall'Azienda foreste demaniali della regione Sardegna.

Il contenuto della convenzione risulta essere infatti in netto contrasto con la normativa ordinaria in materia di tutela, prevenzione e necessaria sicurezza del sistema penitenziario, ed in particolare con le esigenze di sicurezza attualmente esistenti per l'istituto dell'Asinara, dove sono ristretti pericolosissimi soggetti appartenenti alla criminalità organizzata.

*Il Ministro di grazia e giustizia*
BIONDI

(12 settembre 1994)

---

CORRAO. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.* – Per sapere se sia a loro conoscenza il decreto del 14 dicembre 1993 dell'assessore regionale ai lavori pubblici della regione siciliana di approvazione del programma relativo alle opere marittime e portuali per il triennio 1993-95.

Da tale programma è stato escluso il completamento del porto di Trappeto (Palermo): si chiede di sapere se tale esclusione sia dovuta a mancanza di progetti di fattibilità, nel qual caso si chiede di conoscere i motivi per i quali il Genio civile per le opere marittime di Palermo non ha redatto i progetti esecutivi e non ha richiesto la priorità del finanziamento. Di contro sono stati individuati una miriade di interventi senza

una complessiva progettualità programmatica di priorità e affidati invece ad una programmatica omissione di progetti tecnicamente approvati per determinare l'esclusione di finanziamenti per alcune opere marittime e invece sollecitare progetti e finanziamenti per realizzarne altri.

(4-00167)

(16 maggio 1994)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si premette che il porto di Trappeto è di interesse regionale per cui maggiori delucidazioni potranno essere fornite all'onorevole interrogante dall'assessorato ai lavori pubblici della regione Sicilia.

Per quanto di competenza di questa amministrazione, in data 11 settembre 1991 l'ufficio del Genio civile per le opere marittime di Palermo ha redatto il progetto n. 5611 di protocollo per i lavori di costruzione del settimo tratto del molo di sopraflutto dalla progressiva ml. 298,00 alla progressiva ml. 350,00 compreso il banchinamento interno dalla progressiva ml. 80,00 alla progressiva ml. 128,75 del porto peschereccio di Trappeto dell'importo complessivo di 6,5 miliardi.

L'intervento di un ufficio di questa amministrazione si è reso necessario in quanto la regione Sicilia non dispone di una adeguata struttura tecnica operativa nel settore delle opere marittime.

Detto progetto ha ricevuto il parere favorevole del comitato tecnico amministrativo regionale con voto n. 19027 del 7 giugno 1991.

L'assessorato regionale ai lavori pubblici ha autorizzato detta perizia per la quale è stato redatto in data 10 novembre 1992 un progetto di primo stralcio per l'importo di 3 miliardi che è stato approvato e finanziato sempre dalla regione Sicilia con decreto assessoriale 31 dicembre 1992, n. 2115/4.

Nel frattempo, a seguito dell'entrata in vigore della legge regionale 12 gennaio 1993, n. 10, il progetto suddetto è stato sottoposto ai sensi dell'articolo 30 all'assessorato regionale al territorio ed ambiente che ha comunicato che il richiesto nulla osta ambientale non poteva essere rilasciato in quanto le opere previste in progetto costituivano il prolungamento di opera foranea di un porto sprovvisto di piano regolatore.

A tal proposito è in avanzata fase di elaborazione lo studio del piano regolatore del porto di Trappeto, studio affidato dall'amministrazione comunale ad un libero professionista.

Per quanto concerne il mancato inserimento del progetto di cui trattasi sul programma triennale 1993-95 delle opere portuali di competenza della regione Sicilia, il relativo programma è stato predisposto dall'assessorato regionale ai lavori pubblici sulla base dei progetti giacenti in assessorato, muniti dei pareri di rito fra i quali quello *ex* articolo 30 della legge regionale n. 10 del 1993.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
RADICE

(22 luglio 1994)

GALLOTTI. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Si chiede di sapere se il Governo intenda intervenire presso il governo del Marocco per ottenere la restituzione delle salme o anche solo dei resti umani dei nostri connazionali, magra consolazione dei familiari i quali chiedono insistentemente di avere almeno i resti su cui piangere.

(4-01280)

(25 agosto 1994)

RISPOSTA. – Subito dopo l'incidente occorso il 21 agosto scorso nei pressi di Agadir all'ATR 42 della Royal-Air Maroc, l'ambasciatore d'Italia in Marocco ha chiesto insistentemente che ai familiari delle vittime venissero restituiti i resti dei propri congiunti.

Nonostante tutti gli sforzi posti in essere dai tecnici marocchini, in questo coadiuvati dal capo della Interpol italiana e da esperti della nostra polizia scientifica, è risultato tuttavia materialmente impossibile procedere al riconoscimento dei resti, data la violenza dell'impatto ed i suoi effetti devastanti sui corpi dei passeggeri. Per tale ragione si è dovuta accettare l'inumazione comune in Agadir, data anche l'impossibilità giuridica di una soluzione diversa.

Occorre sottolineare che il Ministero degli affari esteri, tramite la Direzione generale dell'emigrazione e la sua unità di crisi, è stato in costante contatto con i familiari delle vittime per tenerli informati dello sviluppo delle ricerche e degli accertamenti.

Su richiesta del Ministero degli affari esteri, la Presidenza del Consiglio dei ministri ha inoltre messo a disposizione dei familiari un aereo del 31° stormo per permettere loro di partecipare alla cerimonia funebre tenutasi in Agadir. Durante detta cerimonia il nostro ambasciatore ha consegnato ai parenti i pochi effetti personali delle vittime che con grande difficoltà era stato possibile recuperare.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*
TRANTINO

(14 settembre 1994)

---

GARATTI. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso che le opere per la costruzione delle varianti delle strade statali n. 42 (in località Costa Volpino-Darfo Boario Terme) e n. 510 (nella zona del Sebino-Iseo Pisogne, Costa Volpino) risultano di fatto sospese, si chiede di conoscere quando avverrà la ripresa di tali opere e quali siano gli intendimenti in merito, in quanto questa situazione porta di fatto alla congestione del traffico da e per la Val Camonica.

(4-00073)

(12 maggio 1994)

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, si rende noto che i lavori di completamento della variante di Costa Volpino, che prevedono la realizzazione di una galleria, sono sospesi dal 23

marzo 1993 in quanto sono ostacolati dalla presenza continua di acqua nel sottosuolo.

A detto problema l'ANAS ha cercato di far fronte attraverso l'esecuzione di un opportuno cunicolo di drenaggio per il contenimento dell'acqua di falda.

Pur tuttavia questo, data la sua enorme quantità d'acqua e la capacità continua di erosione, ha reso impossibile l'avanzamento degli scavi secondo le previsioni della perizia.

L'ANAS sta attualmente redigendo un apposito progetto per cercare di trovare una soluzione alternativa e risolutiva al problema di cui trattasi.

L'ultimazione dei lavori è prevista entro l'anno 1995.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
RADICE

(22 luglio 1994)

---

GREGORELLI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che il 12 giugno 1994 si voterà per le elezioni europee;

che a tutt'oggi permangono nell'elettorato e tra i candidati stessi forti dubbi su come esprimere la preferenza, ossia se debba considerarsi come indicazione di preferenza ancora il solo numero, il numero e il cognome o il solo cognome del candidato;

che tutto ciò rischia di ingenerare confusione negli elettori con inevitabile strascico di polemiche, ricorsi e quant'altro;

che tali questioni avrebbero dovuto essere chiarite con disposizioni inequivocabili prima dell'inizio della campagna elettorale e non negli ultimi giorni,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno promuovere un'adeguata campagna di informazione sulle modalità del voto;

se non sia il caso di impartire disposizioni chiare alle prefetture affinchè i componenti dei seggi prima del voto informino ogni elettore delle modalità d'indicazione della preferenza.

(4-00386)

(22 giugno 1994)

RISPOSTA. – Nella settimana che ha preceduto le consultazioni europee del 12 giugno scorso le reti televisive nazionali hanno ampiamente trasmesso uno *spot* esplicativo delle modalità di votazione appositamente predisposto da questo Ministero, d'intesa con la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Nello stesso tempo sono state impartite precise disposizioni ai componenti gli uffici elettorali sulla necessità di informare ogni elettore, prima del voto, sulle nuove modalità di indicazione delle preferenze.

*Il Ministro dell'interno*
MARONI

(10 settembre 1994)

---

IMPOSIMATO. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che delibere del consiglio comunale di Cervino, la n. 63 del 1993 concernente la commissione edilizia integrata, la n. 64 del 1993 concernente la commissione tecnica comunale (*ex lege* n. 219 del 1981) e la n. 75 del 1993 concernente la gestione dell'economato, vitali per un paese nel quale sono praticamente 12 mesi che non si rilascia una licenza edilizia, sono state rinviate dal Coreco per chiarimenti; in realtà le delibere sono state rinviate per inezie procedurali;

che la terza delibera è importante per poter procedere con sollecitudine alle piccole spese per scuole, uffici, eccetera;

che le richieste di chiarimenti appaiono assolutamente pretestuose poichè si pongono in contrasto con altre decisioni nelle quali, essendo identica la situazione giuridica, non sono state fatte obiezioni o osservazioni di sorta;

che il comportamento dei componenti del Coreco può configurare, ad avviso dello scrivente, un vero e proprio abuso in atti di ufficio,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire attraverso il componente del Coreco designato dal commissario del Governo, al fine di consentire ai comuni di svolgere regolarmente la loro attività senza essere ostacolati da pretestuose richieste di chiarimenti.

(4-00030)

(21 aprile 1994)

RISPOSTA. - Le deliberazioni nn. 64 e 75 del comune di Cervino sono state regolarmente vistate dal Coreco di Caserta dopo aver acquisito i necessari chiarimenti.

L'organo regionale di controllo ha invece annullato la deliberazione n. 63 «limitatamente all'elezione dei componenti la commissione edilizia integrata, atteso che il sistema di votazione seguito è difforme da quello prescritto dalla legge regionale».

*Il Ministro dell'interno*
MARONI

(10 settembre 1994)

---

LONDEI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che il progetto della variante alla strada statale n. 423 «Urbinate» in località Gallo di Petriano e riguardante anche i comuni di Urbino e Colbordolo è in fase di appalto al Ministero dei lavori pubblici;

che si tratta di un'opera molto attesa da parte delle popolazioni interessate,

l'interrogante chiede di conoscere i tempi presumibili dell'inizio dei lavori.

(4-00323)

(3 giugno 1994)

RISPOSTA. - In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto si rende noto che i lavori di realizzazione della variante alla strada statale n. 423 «Urbinate» dell'importo di lire 22.527.696.400 di cui per lavori lire 15.937.560.000 sono stati favorevolmente esaminati nella seduta del consiglio di amministrazione dell'ANAS del 12 marzo 1992, voto n. 363.

Gli stessi risultano compresi tra le opere inserite nel programma triennale 1991-93 del piano decennale ed inoltre fanno parte degli interventi allegati alla direttiva n. 73 del 21 febbraio 1994 autorizzata da questa amministrazione ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, quindi con copertura finanziaria.

L'appalto di detti lavori ha avuto un momento di difficoltà dato sia dalle disposizioni contenute nella legge finanziaria 1994 che dalla legge-quadro sugli appalti.

Tale situazione è attualmente superata con l'entrata in vigore del decreto-legge n. 331 del 1994 che ha sospeso fino al 31 dicembre 1994 l'efficacia di talune disposizioni contenute nelle suddette leggi.

Pertanto, l'ANAS ha interessato con nota del giugno 1994 il proprio ufficio contratti al fine di porre in essere le relative procedure d'appalto.

Si fa presente, infine, che i lavori in parola dovranno osservare quanto formulato dal Ministero per i beni culturali e ambientali per il quale durante la fase esecutiva, ai fini della riduzione dell'incidenza dell'opera sull'assetto paesistico-ambientale dei luoghi, dovranno essere concordate con la locale soprintendenza soluzioni idonee atte a migliorare ulteriormente l'inserimento delle opere d'arte.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
RADICE

(22 luglio 1994)

---

MEDURI. - *Al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali e al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che da oltre dieci anni è iniziata, a Reggio Calabria, la costruzione del «nuovo» palazzo del consiglio regionale;

che il palazzo avrebbe dovuto essere consegnato, come previsto dal capitolato dell'appalto-concorso, nel termine di tre anni dalla consegna dei lavori;

che, invece, sono passati nove anni ed il palazzo non è stato consegnato, i lavori sono sospesi e, pur essendoci i soldi, la loro ripresa tarda ad essere autorizzata e ciò con grave danno sociale per tutta la comunità che vede lievitare in modo enorme i costi dell'opera e vede ferme le imprese e disoccupati gli operai,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano, ciascuno per la parte di propria competenza, di intervenire autorevolmente e con la massima urgenza per fare in modo che la giunta regionale della Calabria dia le disposizioni necessarie perchè siano ultimati i lavori del palazzo e lo si completi con i necessari arredi.

A parere dello scrivente, inoltre, è opportuno che il Ministro dell'interno disponga un'inchiesta che valga a stabilire le responsabilità, ove ci siano, dei ritardi, atteso che ciò si ripercuote in modo estremamente negativo sulla credibilità delle istituzioni e sulle casse dell'erario.

(4-00664)

(30 giugno 1994)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto, sulla base degli elementi forniti dal Commissariato del Governo nella regione Calabria, si fa presente quanto segue.

Agli atti della segreteria della Commissione di controllo sull'amministrazione regionale della Calabria risultano provvedimenti fino al 1992, concernenti la terza perizia di variante tecnica suppletiva relativa ai lavori di costruzione della sede del consiglio regionale, il cui progetto originario aveva ottenuto licenza edilizia n. 42 in data 25 marzo 1986.

Durante l'esecuzione, oltre le perizie di variante, si sono verificati inconvenienti in materia di sub-appalti per i quali è intervenuta l'autorità giudiziaria, su segnalazione del Commissariato del Governo, in data 27 aprile 1991.

Per quanto riguarda, invece, la pratica relativa agli arredi, nulla risulta al suddetto Commissariato del Governo.

Nel concordare con l'onorevole interrogante circa l'opportunità di pervenire alla più sollecita ultimazione dei lavori per la piena utilizzazione dell'immobile, si assicura ogni utile intervento in tal senso presso gli organi competenti e si fa riserva di fornire, appena in possesso, ulteriori notizie.

*Il Ministro senza portafoglio*
*per la funzione pubblica e gli affari regionali*
URBANI

(7 settembre 1994)

---

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

che i treni Civitavecchia-Roma (sia quello delle 6.50 sia quello delle 7.45) utilizzati dai passeggeri provenienti dalla Sardegna con la motonave Olbia-Civitavecchia da circa due anni non arrivano più alla stazione di Roma-Termini, ma alla stazione di Roma-Tiburtina;

che anche il treno Roma-Civitavecchia delle ore 20.30 non arriva più alla stazione di Civitavecchia marittima, ma alla stazione di Civitavecchia centrale;

considerato che l'una e l'altra stazione di arrivo dei treni sono assai disagevoli in quanto in un caso assai lontana dal centro di Roma e nell'altro caso lontana dalla stazione marittima e conseguentemente dal punto di imbarco;

constatato che la stazione Termini di Roma rappresenta il più ovvio nonchè il più agevole capolinea per chi deve prendere treni in coincidenza per altre regioni d'Italia,

si chiede di sapere se il Ministro dei trasporti sia a conoscenza di tali difficoltà per tutti i passeggeri e, in particolare, per i passeggeri sardi e se ritenga di poter fare qualcosa per ovviare a tali disagi.

(4-00362)

(3 giugno 1994)

RISPOSTA. – Il collegamento ferroviario da Civitavecchia Marittima con Roma in coincidenza con le navi traghetto provenienti dalla Sardegna è garantito dai treni 3255 in partenza alle ore 6.50 e 3259 in partenza alle ore 7.45.

I due treni terminano la corsa nella stazione di Roma-Tiburtina rispettivamente alle ore 8.06 e 9.00 a causa della limitata capacità di ricevimento della stazione di Roma-Termini in orari di punta del traffico pendolare regionale, nazionale e internazionale.

Nella stazione di Roma-Termini sono in corso i lavori di realizzazione del nuovo impianto ACEI (Apparati centrali elettrici ad itinerari) in grado di aumentare le potenzialità operative del nodo.

L'orario estivo 1994-95 in vigore dal 29 maggio 1994 non prevede modifiche nell'offerta di servizi ferroviari sulla direttrice Civitavecchia Marittima-Roma.

Le Ferrovie dello Stato spa fanno presente che l'attestamento di treni a Roma-Tiburtina anzichè a Roma-Termini è una scelta consapevole e coerente con il nuovo ruolo che la stazione Tiburtina ha già in parte assunto ed assumerà sempre più nel contesto dell'area romana.

La mobilità urbana è garantita infatti da un ottimo interscambio con i mezzi di superficie dell'ATAC con linee per tutte le direttrici, con la linea metropolitana B che la collega anche alla stazione Termini con una percorrenza di 7 minuti, nonchè con un sistema di parcheggi di interscambio con 85 posti-auto, custodito ed a pagamento.

Recentemente è stata affidata all'ATAC la realizzazione di un nuovo parcheggio per 676 posti-auto, mentre è prevista anche l'attestazione delle linee bus interregionali in un apposito terminal.

Il collegamento con la stazione Termini è garantito anche per ferrovia con un cadenzamento orario con il nuovo orario in vigore dal 29 maggio 1994 in seguito alle fermate programmate di tutti i treni interregionali delle linee Roma-Ancona e Roma-Firenze.

A Tiburtina è attestato il servizio metropolitano ferroviario con cadenzamento ogni venti minuti per Fiumicino aeroporto con fermate a Tuscolana, Ostiense, Trastevere, Magliana, Muratella e Ponte Galeria.

Tale collegamento è esteso a Monterotondo già con l'orario estivo 1994, mantenendo costante la cadenza a 20 minuti con fermate a Roma Nomentano, Nuovo Salario e Settebagni, ed è istituito un nuovo collegamento cadenzato a trenta minuti Roma Tiburtina-Guidonia con fermate a Roma Prenestina, Tor Sapienza, La Rustica, Salone, Lunghezza e Bagni di Tivoli.

Per quanto riguarda infine la mobilità interregionale e nazionale l'orario estivo 1994 prevede la fermata di tutti i treni interregionali cadenzati delle direttrici Grosseto-Pisa, Orte-Firenze e Ancona.

Come si può notare la stazione Tiburtina è un nodo di grande importanza nel sistema ferroviario e nel trasporto urbano e metropolitano

di Roma ed è destinata ad assumere, nel medio periodo, ancora maggiore importanza nelle comunicazioni ferroviarie nazionali e regionali di Roma.

Si può quindi affermare che l'attestazione a Tiburtina delle corse in arrivo da Civitavecchia coincidenti con le navi dalla Sardegna può offrire le migliori opportunità di mobilità nell'area metropolitana di Roma oltre ai collegamenti con la rete ferroviaria nazionale.

I viaggiatori provenienti dalla Sardegna trovano comunque nella stazione di Civitavecchia centrale altre quattro opportunità di collegamento con Roma-Termini:

da Civitavecchia centrale ore 6.50 con treno 3253, arrivo a Roma-Termini alle ore 8.05;

da Civitavecchia centrale ore 7.13 con treno 3257, arrivo a Roma-Termini alle ore 8.15; con la possibilità di coincidenza alle ore 8.55 con il treno P 502 per Venezia (arrivo ore 13.18) con fermata a Firenze-Rifredi alle ore 10.29, a Bologna alle ore 11.27; alle ore 9.05 con l'*intercity* 534 per Milano (arrivo ore 14.00) con fermate a Firenze-Santa Maria Novella alle ore 10.58, a Bologna alle ore 12.12 e con l'*intercity* 552 delle ore 9.20 per Milano (arrivo ore 15.05), con fermata a Chiusi alle ore 10.26, ad Arezzo alle ore 10.56, a Firenze-Santa Maria Novella alle ore 11.37 e Bologna alle ore 15.05;

da Civitavecchia centrale ore 8.07 con treno 2441, arrivo a Roma-Termini alle ore 9.10, con possibilità di coincidenza con l'*intercity* per Milano (arrivo ore 15.05), con fermate a Firenze-Santa Maria Novella alle ore 11.37 e Bologna alle ore 12.54 e con il treno P 504 per Milano (arrivo ore 14.05) e con fermate a Firenze-Rifredi alle ore 11.29 e Bologna alle ore 12.27.

Infine, le Ferrovie dello Stato spa fanno presente che il treno 3260 da Roma-Termini delle ore 20.30 per Civitavecchia (arrivo ore 21.47) viene limitato alla stazione centrale per l'ordinanza della capitaneria di porto di Civitavecchia che vieta l'accesso dei treni alle banchine nelle ore di maggiore affluenza dei viaggiatori al porto.

*Il Ministro dei trasporti e della navigazione*
FIORI

(6 settembre 1994)

---

PEDRIZZI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che da circa dieci anni la strada provinciale denominata «Cinque archi», di competenza dell'amministrazione provinciale di Roma, che collega il comune di Velletri con quelli di Anzio e Nettuno, attraversando il territorio della frazione di Campoverde del comune di Aprilia, presenta un manto stradale del tutto impraticabile per buche e dissesti vari generati dalle radici degli alberi di pino collocati lungo i bordi della strada che peraltro hanno provocato gravi incidenti stradali;

che l'amministrazione provinciale di Roma ha accantonato ormai da anni la somma necessaria per operare interventi sulla strada;

che la «Cinque archi» rappresenta il cuore delle attività agricole, commerciali ed artigianali comprese nel territorio adiacente al polo industriale del nord pontino;

che la stessa amministrazione provinciale di Roma, data la pericolosità dell'arteria, a più riprese ha chiuso completamente la strada nel tratto del territorio della frazione di Campoverde, impedendone l'uso al traffico locale ed infliggendo un duro colpo all'economia della zona;

che da diversi anni ormai gli abitanti locali sono costretti ad intervenire con vibranti manifestazioni di protesta per evitare la chiusura dell'importante arteria, con grave pregiudizio per l'ordine pubblico, tanto che a più riprese è dovuto intervenire il prefetto di Latina che ne ha intimato la riapertura, almeno parzialmente;

che sia i commercianti, che sollecitano l'apertura dell'arteria, sia gli agricoltori, che erano contrari al raddoppio della stessa, sono d'accordo di richiedere all'amministrazione provinciale di Roma di limitare l'intervento al rifacimento del manto stradale dopo aver provveduto al trattamento, da parte di apposita ditta specializzata, delle radici che hanno alterato il fondo stradale,

si chiede di conoscere:

quali provvedimenti urgenti, al fine della tutela dell'ordine pubblico, il Ministro in indirizzo intenda adottare nei confronti dell'amministrazione provinciale di Roma che, invece di intervenire utilizzando i finanziamenti stanziati, ha ritenuto di dover chiudere l'arteria, paralizzando le attività economiche della zona;

se non ritenga di sollecitare l'amministrazione provinciale di Roma a dotare la strada di adeguata segnaletica stradale, la cui mancanza è tra le cause degli incidenti stradali;

quali iniziative ritenga necessario promuovere per tutelare le esigenze della popolazione della frazione di Campoverde che, con la strada in costante dissesto o con i provvedimenti di chiusura della stessa adottati dall'amministrazione provinciale di Roma, ormai da dieci anni si vede costretta ad intervenire organizzata in comitato spontaneo per assicurare la percorribilità della strada per il traffico locale e per il collegamento tra i paesi collinari (Velletri e limitrofi) e la strada statale n. 148, arteria di grande traffico a scorrimento veloce per le attività economiche e commerciali.

(4-00157)

(12 maggio 1994)

RISPOSTA. – Nella seduta del 20 giugno 1994 il consiglio provinciale di Roma ha approvato i lavori di ampliamento ed ammodernamento della strada, cui fa riferimento l'onorevole interrogante, nel tratto compreso tra i chilometri 12.500 e 15.820.

*Il Ministro dell'interno*
MARONI

(10 settembre 1994)

PETRICCA. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che sono poste in atto da parte della Direzione generale della motorizzazione civile iniziative tendenti ad escludere gli studi di consulenza automobilistica dalla esplicazione delle procedure di trasferimento di proprietà di autoveicoli e motoveicoli, sostituendoli con gli studi notarili, secondo le indicazioni del precedente Ministro per la funzione pubblica Cassese in merito alla modifica dell'articolo 247 del regolamento dell'attuale codice della strada, demandando ai notai le comunicazioni dell'avvenuto trasferimento di proprietà degli autoveicoli;

che ci si è avvicinati, provvedimento dopo provvedimento, al rischio di chiusura di circa 15.000 piccole e medie imprese, con la perdita di oltre 70.000 posti di lavoro, tra dipendenti e titolari di agenzie, la cui attività integra quella dei dipendenti dell'amministrazione pubblica senza alcun aggravio per la spesa e il bilancio dello Stato, con la conseguenza di appesantire ulteriormente il fenomeno della disoccupazione;

che queste variazioni della regolamentazione delle attività delle agenzie di pratiche automobilistiche con le gravissime conseguenze sopra descritte seguono solo di tre anni l'emanazione della precedente normativa in materia, costituita dalla legge n. 264 del 1991;

che è inammissibile che lo Stato prima riconosca l'operatività di una categoria con la legge n. 264 del 1991 (dando anche incarichi di funzione pubblica - si veda l'articolo 92 del nuovo codice della strada), poi decida, con altre norme, di sottrarre loro gran parte di quei compiti assegnati senza considerare i notevoli investimenti in strutture telematiche (i collegamenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 156 del 1986 e dal decreto ministeriale n. 514 del 1992) e di personale, fatti dalle agenzie anche per venire incontro alle esigenze della pubblica amministrazione per un servizio più efficiente;

che per lo «snellimento» burocratico teorizzato dalla «proposta Cassese» - che, in questo caso, non abolisce degli obblighi burocratici, ma si limita a trasferirli a diversi soggetti - ci si avvarrebbe di nuove procedure informatiche quando sarebbe ugualmente produttivo e poco complicato tecnicamente attivare il collegamento telematico, via «modem», cioè tramite linea telefonica, tra le agenzie ed il centro elaborazione dati della motorizzazione civile;

che vi sarebbe, inoltre, con il recepimento della «proposta Cassese», il rischio, da parte del Ministero, dell'invio tramite servizio postale, a tutti gli acquirenti e i nuovi intestatari di autoveicoli e di patenti, di un bollino autoincollante da apporre sul libretto di circolazione, con la possibilità di ritardi, smarrimenti, contestazioni, istanze e ricorsi degli utenti ai quali non arrivi nei tempi debiti o non arrivi affatto oppure sia errato,

si chiede di sapere se il Governo ritenga di dover mantenere invariate e, dunque, approvare le direttive in materia di procedure burocratiche automobilistiche proposte dal ministro Cassese, ovvero ritenga di doverle riesaminare e modificare.

(4-00710)

(1° luglio 1994)

RISPOSTA. – In ottemperanza alla legge 13 giugno 1991, n. 190, «Delega al Governo per la revisione delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale», e per sopprimere alla reale necessità di snellimento delle procedure amministrative sulla circolazione dei veicoli, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione aveva previsto la modifica dell'articolo 247 del regolamento di esecuzione del codice della strada che, ove approvata, avrebbe fatto carico ai notai dell'immediata trasmissione delle variazioni relative alla proprietà dei veicoli.

A seguito delle proteste delle agenzie per il disbrigo di pratiche automobilistiche e tenendo conto di quanto rappresentato dall'onorevole parlamentare circa l'adozione dell'emendamento in questione, che, si evidenzia, tendeva alla semplificazione ed allo snellimento delle procedure, eliminando la duplicazione delle competenze, dei controlli e dei concerti non indispensabili, si è deciso di soprassedere a detta modifica.

Nello stesso tempo, si è disposto di procedere ad una serie di verifiche e di approfondimenti al fine di considerare ulteriori soluzioni capaci di contemperare l'interesse dei cittadini, la snellezza delle procedure e le aspettative di talune categorie di operatori del settore.

*Il Ministro dei trasporti e della navigazione*
FIORI

(6 settembre 1994)

---

ROCCHI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che domenica 10 aprile 1994 alle ore 20,30 RAI Due ha trasmesso in diretta la prima puntata della nuova serie della trasmissione «Il grande gioco dell'oca»;

che durante le diverse fasi dei giuochi, che costituiscono la gran parte della trasmissione stessa, sono stati utilizzati animali come serpenti, lucertole, rospi, topolini, scarafaggi, oche; in particolare, in un giuoco i concorrenti erano chiamati a strappare violentemente delle chiavi assicurate ad uno spago legato al corpo di serpenti; in un altro i concorrenti erano chiamati a rovistare in ceste stipate di animali, come lucertole, rospi, topolini, costretti a posizioni innaturali, senza, di fatto, libertà di movimento, soprattutto in considerazione della specie cui appartengono e dei relativi bisogni fisiologici ed etologici. Il tutto sottoponendo gli animali a comportamenti insopportabili;

che questo uso degli animali è in palese violazione con lo spirito e con il dettato dell'articolo 727 del codice penale, sostituito dalla legge n. 473 del 22 novembre 1993, poichè la natura degli animali utilizzati è quella di vivere liberi secondo le proprie caratteristiche e i propri bisogni e non certo di essere maltrattati in giuochi o spettacoli;

che è inoltre da sottolineare come anche la sola detenzione e il trasporto di specie come il rospo comune o smeraldino, la raganella comune, la rana agile o greca, il ramarro, la lucertola muraiola, bisce o altri serpenti siano vietati dalla legge regionale del Lazio n. 18 del 5 aprile

1988 per la tutela di anfibi e rettili, che prevede anche la confisca di tali animali;

che si fa presente che per le prossime trasmissioni è stato annunciato anche l'uso di granchi, specie protetta dalla stessa normativa, oltre che di cani, scimmie e giraffe, mentre nella puntata del 17 aprile 1994 l'utilizzo di animali è stato limitato alla presenza, incruenta, di alcuni ranocchi,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda prendere a seguito dei fatti sopraesposti per prevenire ulteriori utilizzazioni in programmi televisivi di animali, in palese violazione delle leggi vigenti.

(4-00047)

(28 aprile 1994)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente che la legge 14 aprile 1975, n. 103, recante norme sulla diffusione radiofonica e televisiva, ha sottratto la materia dei controlli sulla programmazione alla sfera di competenza dell'autorità governativa, conferendola alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, la quale formula gli indirizzi dei vari programmi e ne controlla il rispetto adottando tempestivamente, se del caso, le deliberazioni necessarie per la loro osservanza.

Tuttavia, allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, non si è mancato di interessare la concessionaria RAI la quale ha riferito che gli animali utilizzati per la realizzazione del programma «Il grande gioco dell'oca», trasmesso da RAI Due, sono trattati con le dovute cautele dal personale addetto al fine di evitare di sottoporre gli stessi ad inutili affaticamenti e a comportamenti comunque contrari alla loro natura.

Al fine di evitare ogni possibile disagio agli animali, ha proseguito la concessionaria, essi vengono introdotti in studio per il tempo strettamente necessario allo svolgimento del gioco e secondo regole che non appiono contrastare nè con la normativa prevista dalla legge n. 473 del 1993, sostitutiva dell'articolo 727 del codice penale, che stabilisce sanzioni a carico di chiunque produca strazio, sevizie e fatiche insopportabili agli animali, nè con quella dettata dalla legge della regione Lazio n. 18 del 5 aprile 1988 che prevede una specifica disciplina per la protezione della flora e della fauna selvatiche con particolare riferimento alle specie protette.

Durante il gioco gli animali, che non appartengono comunque alle specie protette, non vengono sottoposti ad alcuna sevizia o particolare affaticamento, ma vengono, al contrario, trattati con il massimo rispetto da parte degli organizzatori e dei partecipanti.

La RAI ha precisato infine che sulla vicenda è in corso un'inchiesta giudiziaria di cui si è in attesa di conoscere gli esiti.

*Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*
TATARELLA

(9 settembre 1994)

SELLITTI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che lungo la direttrice di traffico Napoli-Salerno e viceversa si svolge un consistente flusso pendolare, prevalentemente stradale;

che ciò determina effetti gravemente negativi, in termini economici, di congestione e di inquinamento;

che tale situazione potrebbe essere notevolmente migliorata incrementando l'uso della strada ferrata;

che contraddicendo la più elementare logica di riequilibrio fra trasporto via stradale e trasporto via ferro negli ultimi anni ed, ancora di più, con l'entrata in vigore del prossimo orario estivo delle Ferrovie dello Stato spa, sulla tratta Napoli-Salerno sono stati ridotti i transiti dei convogli, con una ancor più sensibile contrazione delle corse festive;

che da tale situazione vengono in particolare penalizzati gli abitanti dei comuni di Cava de' Tirreni, di Nocera Superiore e di Vietri sul Mare (in totale circa 90.000 abitanti) le cui stazioni ferroviarie sono state escluse dal traffico regionale e nazionale con l'apertura della galleria detta di «Santa Lucia»;

che più volte gli utenti hanno manifestato il loro disappunto sia in incontri istituzionali con le amministrazioni comunali che con funzionari e dirigenti delle Ferrovie dello Stato spa;

che a tale situazione potrebbe essere posto rimedio immediato con il trasferimento di risorse tecniche da altre zone della regione Campania, poco popolate e comunque ben servite da vettori su gomma, previo parere favorevole della stessa regione,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali iniziative il Governo intenda assumere affinchè le Ferrovie dello Stato spa provvedano, nell'immediato, all'istituzione di un servizio di treni-navetta che colleghi velocemente le stazioni di Vietri sul Mare (tra l'altro stazione terminale per la costiera amalfitana), di Cava de' Tirreni e di Nocera Superiore con quelle di Salerno e di Nocera Inferiore e, nel medio periodo, al potenziamento del transito, sia invernale che estivo, dei convogli ferroviari, così da stimolare l'uso degli stessi ed alleggerire il congestionamento del traffico ed i conseguenti costi ambientali;

se non si ritenga opportuno provvedere, nel medio periodo, ad una razionale integrazione della sezione Salerno-Cava de' Tirreni-Nocera Inferiore della tratta Napoli-Salerno con quelle con trattato in direzione Valle dell'Irno e Sarno, determinando, così, l'avvio operativo della cosiddetta «circumsalernitana».

(4-00339)

(3 giugno 1994)

RISPOSTA. - Le Ferrorie dello Stato spa riferiscono che l'analisi della mobilità sulla direttrice Napoli-Salerno permette di evidenziare un utilizzo del 70 per cento del mezzo privato e per il restante 30 per cento di mezzi pubblici su gomma e su ferro.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, i dati raccolti permettevano di individuare nella bassa velocità commerciale uno dei motivi di allontamento della clientela: risultano infatti non utilizzati

almeno il 20 per cento dei posti offerti dai servizi ferroviari sulla tratta.

Per questa ragione, a partire dall'orario estivo 1994, in vigore dal 29 maggio 1994, sono stati velocizzati di 7-11 minuti una serie di collegamenti Salerno-Napoli (via galleria Santa Lucia), mentre nel senso opposto Napoli-Salerno la velocizzazione ha comportato una riduzione di 6-8 minuti rispetto a particolari situazioni tecniche di innesto con la costruenda nuova linea a monte del Vesuvio.

Il problema del potenziamento della Nocera-Cava-Vietri-Salerno è all'attenzione delle competenti strutture regionali delle Ferrovie dello Stato poichè costituisce sicuramente un bacino d'utenza interessante: purtroppo, attualmente, non è possibile soddisfare completamente la domanda a causa della limitata disponibilità di materiale rotabile.

Per ovviare a questa situazione di disagio, è stata avanzata da parte delle Ferrovie dello Stato alla regione la proposta di trasferire mezzi da altri bacini di traffico a scarsa domanda: per ora tale proposta, che implica la sostituzione con altri mezzi di servizio ferroviario nelle aree a domanda debole, non ha avuto il necessario assenso dalla regione.

La medesima situazione si verifica nel bacino rappresentato dalla Valle dell'Irno e nell'agro nocerino-sarnese.

In merito alla richiesta di collegamenti diretti Cava dei Tirreni-Roma, le Ferrovie dello Stato spa informano che l'orario estivo 1994 presenta una novità nelle relazioni a carattere regionale, interregionale e nazionale sulle lunghe distanze con l'introduzione del sistema di cadenzamento, in particolare sulla tratta Roma-Napoli, con il cadenzamento orario dei treni *intercity* ed interregionali: tale maglia a frequenza oraria consente una mobilità continua e con buona regolarità tra le due metropoli con un beneficio indotto anche per gli altri territori, sia pure in presenza dei necessari cambi di treno.

*Il Ministro dei trasporti e della navigazione*
FIORI

(6 settembre 1994)

---

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

che l'ente Ferrovie dello Stato spa è venuto ad acquistare negli anni 1991 e 1992 tramite trattative private multiple 1.350.000 circa di traverse ferroviarie in cemento armato FS U 35 P per una somma totale di circa 200 miliardi;

che sono risultate aggiudicatarie di detta fornitura una serie di ditte ed esattamente OMSE spa; SCEV spa; Piesse srl; Cevip Edil spa; Imprevib spa; Coop Sette srl; Vianini spa; Stiarm spa, tutte successivamente rinviate a giudizio giusta richiesta della procura della Repubblica presso il tribunale di Roma per aver versato, secondo quanto risulta all'interrogante, una tangente di 6 miliardi, corrispondente al 3 per cento delle suddette forniture, risultata così ripartita: 25 per cento alla Democrazia cristiana; 15 per cento al Partito socialista

italiano; 20 per cento al Partito comunista italiano e 40 per cento alla segreteria dell'allora ministro Bernini ed alla struttura ministeriale;

che nell'ambito del procedimento richiamato n. 7194/93/R alcuni degli imputati hanno, attraverso il rito abbreviato del patteggiamento, già riportato condanne per corruzione e che per gli altri il dibattimento è fissato per il 1° dicembre 1994;

che risulta all'interrogante che le dette traverse (già poste tutte in opera su linee ferroviarie ad intenso traffico tra cui la direttissima nel tratto Roma-Firenze) apparvero lesionate nella loro struttura già al passaggio del primo convoglio, cosa di cui è a perfetta conoscenza anche l'ente Ferrovie dello Stato spa, tanto da avere incaricato il suo ufficio sperimentale con sede in Roma, viale Trastevere, di effettuare esami tecnici per l'attribuzione delle relative responsabilità;

che allo stato circa un milione di queste traverse lesionate rimangono *in situ* con i gravissimi rischi collegati in quanto è ipotizzabile il deragliamento dei convogli,

l'interrogante chiede di sapere quali urgenti ed improcrastinabili provvedimenti, soprattutto alla luce dell'incombente pericolo di disastro ferroviario, si intenda assumere anche per impedire che l'ente Ferrovie dello Stato spa, perseverando nelle sue scelte, possa affidare alle suddette ditte (tramite il consorzio Federcomit) non solo la costruzione di ulteriori traverse, ma la realizzazione di materiale ferroso (scambi e materiali minuti) con la relativa messa in opera, permettendo che esse possano, come finora è accaduto, continuare ad agire in regime di monopolio.

(4-00267)

(26 maggio 1994)

RISPOSTA. – Alcune traverse in cemento armato precompresso, tra quelle acquisite con le procedure di gara svolte negli anni 1991 e 1992, manifestano difettosità che sono oggetto di particolare attenzione da parte delle Ferrovie dello Stato. Per esse sono stati disposti approfonditi accertamenti tecnici, tuttora in corso.

L'anomalia si è manifestata per un solo tipo (FS U 35P) di traverse al tempo acquistate e non coinvolge altre tipologie che rappresentano, invero, la gran parte dei quantitativi acquistati con le forniture stesse.

La difettosità si presenta, inoltre, anche se con modalità e aspetti differenziati, su tutta la produzione e non è peculiare della produzione di una singola impresa o di un gruppo di imprese.

Allo stato degli esami condotti dalle Ferrovie dello Stato risulta acclarato che il difetto ha origini tecniche complesse e che comunque il suo manifestarsi non determina problemi o inconvenienti per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, risolvendosi in una riduzione della vita tecnica dei componenti costitutivi del binario, incidendo, quindi, sulla ordinaria ciclicità delle attività di rinnovamento del medesimo.

Nel contesto sopra delineato e nella prospettiva di un eventuale contenzioso tecnico-economico, le Ferrovie dello Stato hanno cautelativamente posto in essere — come è prassi — tutte le misure di garanzia che sono previste dalle condizioni generali di contratto.

Peraltro, il rapporto contrattuale Ferrovie dello Stato-Fercomit (si precisa che le ditte Imprevib, Piesse, Stiarm non hanno mai fatto parte del consorzio Fercomit), in relazione alla sospensione di validità disposta dal TAR del Lazio, è all'esame valutativo del Consiglio di Stato ed ha cessato, fino al conseguimento del parere di quell'autorevole Consiglio, di produrre i suoi effetti ed ogni attività produttiva ad esso connessa è stata sospesa.

Attualmente le necessità delle Ferrovie delle Stato di lavoro nel settore sono soddisfatte espletando gare nel rispetto della direttiva CEE n. 90/531.

*Il Ministro dei trasporti e della navigazione*
FIORI

(6 settembre 1994)

---

TERZI. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con l'incarico per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali, del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e dell'ambiente.* – Premesso:

che lo stabilimento Nuova Samin appartenente al gruppo Enirisorse, sito nel comune di Ponte Nossa (Bergamo), è l'unico impianto esistente in Italia che tratti i fumi di acciaieria, considerati dalla normativa vigente rifiuti tossico-nocivi, e ne ricavi ossidi di zinco;

che è evidente l'importanza strategica svolta sui mercati internazionali da questo stabilimento, per non creare dipendenze per l'approvvigionamento di materiali sinciferi; i quantitativi di ossido di waeltz prodotti raggiungono le 85 tonnellate *die* con un tenore di zinco pari al 65 per cento che, successivamente trattati, producono 55 tonnellate *die* di zinco metallico;

che la Nuova Samin aveva acquistato dalla Sametron lo stabilimento nel 1987 per un importo di circa 41 miliardi, valore questo attestato da una perizia asseverata; dal 1987 al 1994 l'acquirente ha investito nello stabilimento circa 20 miliardi;

che attualmente gli acciaieri conferiscono un premio alla suddetta società pari a un importo di 180 lire al chilogrammo;

che la società dispone di discarica per le scorie tossico-nocive autorizzata sino al 31 marzo 1998 per 230.000 metri cubi;

che la capacità residuale della stessa è pari a 170.000 metri cubi che equivalgono a circa 255.000.000 chilogrammi, pari al valore di 37 miliardi;

che la trasformazione dei fumi d'acciaieria trattati, per ogni tonnellata, producono ossido di zinco pari a 333 chilogrammi; ogni chilogrammo di ossido waeltz viene commercializzato a 457 lire;

che esiste un'ulteriore capacità di stoccaggio per rifiuti tossico-nocivi su aree di pertinenza dello stabilimento pari a circa 15 anni; l'*iter* per l'acquisizione delle relative autorizzazioni è in atto, il valore potenziale stimato a valori attuali è pari a 162 miliardi;

che negli ultimi anni le maestranze addette alla conduzione dello stabilimento sono passate da 330 unità (1988) alle attuali 130. La Nuova

Samin (attuale proprietaria) ha favorito la drastica riduzione del personale attraverso prepensionamenti e superliquidazioni (lavoratori che con un'anzianità di servizio di 4-5 anni hanno percepito una liquidazione pari ad un importo di 50 milioni) con il precico scopo di snellire l'organico, rendendo in questo modo più che appetibile la cessione della società ad un nuovo acquirente; il costo di questa operazione è stimabile in circa 3 miliardi;

che per ironia della sorte, a seguito della selvaggia riduzione dell'organico, si è reso necessario ricorrere alla mobilità interna del gruppo Enirisorse e recuperare da altri stabilimenti (Ottana, Cidro, Manfredonia) circa 30 persone per coprire analoghe mansioni che venivano svolte dal personale posto in pensionamento e/o «superliquidato». Questa «svista» all'azienda è costata all'incirca 2,5 miliardi per un periodo di 12 mesi;

che allo stato attuale il bilancio dell'azienda non presenta necessità di essere ripianato, ma bensì un utile lordo annuo di 10-12 miliardi;

che la ditta Nuova Samin di Ponte Nossa è inserita nel processo delle privatizzazioni. Enirisorse è intenzionata a cedere dal 1° maggio 1994 alla società Cogefin spa dopo aver esperito le procedure previste dall'articolo 2112 del codice civile, modificato dall'articolo 47 della legge 29 dicembre 1990, n. 428;

che l'acquirente risulta essere costituito dalla Metal Bus tedesca per l'importo della quota di maggioranza (ditta che in Europa svolge analogo lavoro) e dalla Cogefin, società italiana a cui fa capo il più importante produttore di ossido di zinco (procedimento Povox) Colombo, che controlla due tra i maggiori complessi del settore: stabilimento di Bellusco (Milano) e di Vado Ligure (Savona);

che la somma (23-25 miliardi) offerta per l'acquisizione della fabbrica comprende:

*a)* i beni patrimoniali;

*b)* tutta l'area dello stabilimento (100 mila metri quadrati - circa il 50 per cento è coperto);

*c)* i cicli produttivi e gli impianti tecnologici;

*d)* la discarica per il conferimento dei rifiuti tossico-nocivi autorizzata e funzionante sino al 31 marzo 1998;

*e)* la capacità di stoccaggio dei rifiuti stimata per ulteriori 15 anni,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano che sia opportuno:

rivedere il prezzo di vendita nei confronti dell'acquirente che, a fronte degli investimenti effettuati, della riduzione del personale, del guadagno lordo d'impresa, della potenzialità di stoccaggio e della funzionalità della discarica più che ad un'operazione coerente seria di privatizzazione, assomiglia ad una regalia, soprattutto dal punto di vista degli italiani che hanno versato montagne di soldi in tasse e in relazione al fatto che parzialmente questi soldi sono serviti per ripianare il *deficit* delle passate gestioni;

non creare con la svendita dipendenza dei mercati internazionali per l'approvvigionamento di minerali zinciferi (blenda e calamina) o peggio dello zinco metallico;

non smembrare la produzione dello stabilimento di Ponte Nossa che porterebbe ad una progressiva chiusura della produzione, con gravi ripercussioni su livelli occupazionali già troppo e drammaticamente pagati in questo stabilimento e nelle valli bergamasche.

Si chiede inoltre di sapere:

quali garanzie concrete vengano poste in essere dagli acquirenti per mantenere l'integrità della produzione, la salvaguardia dei livelli occupazionali, il piano di investimenti che rivaluti anche le attività che oggi sono considerate a riposo;

come il Ministro dell'ambiente intenda sostenere e valorizzare questo importantissimo ed unico, nel suo genere, impianto di trattamento per rifiuti tossico-nocivi;

quali garanzie specifiche verranno poste in essere per evitare il cambiamento della trasformazione d'uso dell'area in oggetto;

con quale modalità venga effettuato il pagamento della ditta acquirente.

Infine, se non si ritenga opportuno:

una verifica della normativa *antitrust* nei confronti degli acquirenti;

valutare la possibilità di privatizzazione della fabbrica attraverso una forma di azionariato diffuso, considerato che lo stabilimento produce utili e non perdite, in ossequio all'articolo 2349 del codice civile.

(4-00026)

(16 aprile 1994)

RISPOSTA. – L'ENI spa informa che la cessione dello stabilimento di Ponte Nossa è stata decisa nell'ambito del programma di disimpegno dall'attività minero-metallurgica del gruppo ENI, in linea con le direttive governative in materia di dismissioni, operazione che rientra nella strategia dell'Enirisorse tesa a concentrarsi nelle sue attività primarie, riducendo così l'impegno in quelle non fondamentali.

Negli ultimi quindici anni la crisi del settore metallurgico dei non ferrosi ha prodotto e sta causando in tutta Europa numerose chiusure di impianti.

L'impianto elettrolitico di Ponte Nossa nacque e trovò giustificazione negli anni Cinquanta dalla integrazione con le vicine miniere di Gorno. Con la chiusura di queste ultime caddero i motivi per la prosecuzione dell'attività originaria e furono proprio l'impegno e l'iniziativa del gruppo ENI che, attraverso successive ed onerose ristrutturazioni, portarono all'assetto attuale che garantisce all'impianto una funzione industriale di notevole rilevanza nello smaltimento e riciclo dei residui industriali. Per mantenere ed accrescere tale assetto sono peraltro necessari ulteriori rilevanti investimenti ed integrazioni commerciali che l'Enirisorse non è più in grado di assicurare.

Tutta l'operazione di cessione, avviata nel marzo 1993, si è svolta in assoluta trasparenza, secondo le procedure predisposte dall'ENI e con il supporto di una banca d'affari di primaria importanza.

La vendita è stata ampliamente pubblicizzata su quotidiani e riviste specializzate in Italia ed all'estero e le trattative hanno coinvolto tutti i principali operatori europei del settore. Il prezzo di vendita è pertanto il

risultato di una gara con successivi rilanci, è allineato con le valutazioni iniziali effettuate dalla stessa banca ed è stato, comunque, il più alto ottenibile sul mercato.

La cordata di imprenditori, con cui è stato stipulato un accordo preliminare al quale dovrebbe far seguito il *closing* previsto entro giugno, è composta, per parte italiana, dalla Cogefin spa, finanziaria del gruppo Colombo, principale produttore nazionale di ossidi di zinco, e dagli acciaieri Leali, Valsabbia e Lucchini, tutti di primo livello e con elevate disponibilità di fumi da smaltire. Altro componente è la tedesca BUS, Berzlius Umwelt - Service AG, società del gruppo Metallgesellschaft, il più importante utilizzatore mondiale di fumi di acciaieria, con stabilimenti operativi in Germania, Francia, Spagna e Stati Uniti d'America. La cessione è stata notificata alle competenti autorità *antitrust* dell'Unione europea.

L'acquirente ha manifestato alle organizzazioni sindacali la disponibilità ad ammettere i dipendenti dell'impianto nella partecipazione azionaria.

In questa cessione, così come nelle numerose altre effettuate da Enirisorse, l'ENI riferisce che è stata posta grande attenzione nel selezionare gli acquirenti anche in base alle capacità ed alla volontà da essi mostrate nel proseguire e valorizzare l'attività industriale, in un quadro di continuità e di salvaguardia sostanziale degli aspetti occupazionali ed ambientali. Il profilo degli acquirenti è tale da offrire ogni garanzia a questo riguardo.

Il contratto di cessione prevede la fornitura, in esclusiva, e per un periodo minimo di cinque anni, degli ossidi waelz prodotti a Ponte Nossa, all'impianto di Porto Vesme di proprietà Enirisorse. Per una serie di motivi, soprattutto logistici, sarà interesse di ambo le parti, e in modo prevalente per l'acquirente, rinnovare il contratto alla scadenza; non si prefigura pertanto alcuna insorgente dipendenza per l'approvvigionamento di materie prime zincifere.

Infine, l'ENI spa riferisce che la discarica di Val del Rogno è finalizzata ed autorizzata all'esclusivo utilizzo dello stabilimento e per le sole scorie da questo prodotte; essa trova pertanto la propria valorizzazione solo nell'ambito del ramo d'azienda ed ogni diverso utilizzo non solo non è attualmente consentito ma non lo sarà neanche in futuro.

*Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*
GNUTTI

(2 settembre 1994)

---

TERZI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che il soddisfacimento della legittima richiesta di risposte della giustizia ha raggiunto livelli a dir poco drammatici;

che uno Stato evoluto e basato sui principi della democrazia deve garantire risposte rapide agli operatori del settore, alla società e soprattutto ai cittadini;

che presso il tribunale di Bergamo i tempi medi di un procedimento civile di primo grado sono di almeno 8 anni;

che la Corte suprema europea per i diritti dell'uomo ha condannato lo Stato italiano a risarcire una congrua somma nei confronti di un abitante della provincia di Bergamo che da oltre 12 anni attende una sentenza dal tribunale;

che l'organico del tribunale di Bergamo ricalca grosso modo quello di inizio secolo e ciò è inaccettabile, considerando l'attuale mole di lavoro;

che esiste presso il tribunale di Bergamo una cronica carenza di personale, dai magistrati ai dattilografi,

l'interrogante chiede di sapere:

se si intenda ampliare in tempi brevi l'organico, anche mediante distaccamento di personale e di magistrati, ciò al fine di rendere più celeri le risposte della giustizia ed adeguarle ai normali canoni di tempo che impone la quotidianità;

se non si ritenga di sollecitare l'amministrazione a disporre una verifica del carico di lavoro effettivamente svolto dal tribunale di Bergamo al fine di adeguare l'attività dello stesso al dettato costituzionale che impone il buon andamento dei pubblici uffici ossia l'efficienza e l'efficacia dell'attività da questi ultimi svolta.

(4-00763)

(7 luglio 1994)

RISPOSTA. – L'organico del personale di magistratura del tribunale di Bergamo è costituito dal presidente (presente), 4 presidenti di sezione (di cui 3 presenti) e 20 giudici (di cui 18 presenti).

Poichè 2 giudici risultano in entrata ed uno in uscita, si rileva che vi sono 2 posti vacanti: uno di presidente di sezione – pubblicato con telex del 27 maggio 1994 – ed un altro di giudice non ancora pubblicato.

I 2 magistrati in entrata assumeranno servizio nel periodo compreso tra il 10 ed il 17 ottobre 1994.

L'organico del personale amministrativo è costituito da 76 unità, di cui 62 presenti, con una percentuale di scopertura del 20 per cento.

I posti vacanti potranno essere coperti con l'assegnazione dei vincitori dei concorsi già banditi ed in via di espletamento.

È, poi, da precisare che per la provvisoria copertura dei posti vacanti nei profili della quinta qualifica funzionale (in tutto 8) può provvedere direttamente il presidente del tribunale, ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 458 del 1993, mediante l'assunzione di personale a tempo determinato, secondo le direttive impartite dal Ministero con le circolari telegrafiche del 29 settembre e 5 ottobre 1993.

Va infine precisato che con decreto ministeriale 20 gennaio 1994 l'organico dei giudici è stato incrementato di una unità e che è tuttora all'esame la possibilità di un ulteriore ampliamento.

*Il Ministro di grazia e giustizia*
BIONDI

(12 settembre 1994)