

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

n. 12

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 6 al 12 ottobre 1994)

INDICE

BACCARINI: sulla pericolosità della superstrada E-45 Orte-Ravenna (4-00460) (risp. RADICE, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	Pag. 243	greco-macedoni (4-00870) (risp. FIORI, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 254
BRUNO GANERI: sulle precarie condizioni della strada statale n. 18 nel comune di Amantea (4-00170) (risp. RADICE, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	244	DUJANY: sulla rivalutazione delle assicurazioni facoltative (4-00245) (risp. MASTELLA, <i>ministro del lavoro e della previdenza sociale</i>)	255
CANGELOSI ed altri: sulla strada a scorrimento veloce Sciacca-Palermo (4-00667) (risp. RADICE, <i>ministro dei lavori pubblici</i>)	245	FAGNI, MARCHETTI: sull'azienda siderurgica CMF spa di Guasticce (Livorno) (4-00222) (risp. GNUTTI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i>)	256
CAVITELLI ed altri: sul progetto di alta velocità ferroviaria (4-00315) (risp. FIORI, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	248	LORETO: sulla mancanza di infrastrutture per portatori di <i>handicap</i> nella stazione ferroviaria di Taranto (4-00614) (risp. FIORI, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	258
CIONI ed altri: sulla situazione dei campi nomadi alla periferia di Firenze (4-00608) (risp. GUIDI, <i>ministro senza portafoglio per la famiglia e la solidarietà sociale</i>)	252	PACE: sul traffico merci destinato a Roma (4-00396) (risp. FIORI, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	259
DANIELI: sulla pratica pensionistica del signor Titoni di Mozzecane (Verona) (4-00911) (risp. MONGIELLO, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	254	PAINI: sugli studi di consulenza automobilistica (4-00675) (risp. FIORI, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	260
DELFINO: sulle difficoltà per gli autotrasportatori italiani di superare le frontiere		ROGNONI, DANIELE GALDI: sul commissariamento degli enti portuali (4-00915) (risp. FIORI, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	262

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

che lungo la superstrada E-45, collegante Orte a Ravenna, soggetta ad un rilevante traffico soprattutto pesante, nel tratto interessante il territorio romagnolo, sin dall'apertura al traffico dei vari lotti realizzati si sono avuti numerosissimi incidenti stradali con la conseguente perdita di decine di vite umane;

che in numerosi tratti della medesima superstrada non sono state realizzate le opere di sicurezza necessarie quali la pòsa di *guard-rail* spartitraffico atti a prevenire incidenti spesso derivanti da invasioni dalle corsie opposte;

che lo stato del manto stradale in generale lungo tale arteria è da definirsi pessimo, con particolari problemi per la stessa sicurezza nel tratto Gritole - Ponte Vessa, in comune di Bagno di Romagna;

che i lavori nei cantieri approntati per il completamento della superstrada, nei lotti in territorio del comune di Sarsina, sono al momento fermi, con il conseguente acuirsi dei problemi derivanti dalla strozzatura, ormai più che decennale, di una arteria stradale che già oggi è investita da un rilevante traffico costituito in grossá percentuale da automezzi di trasporto;

che il compartimento ANAS di Bologna si è ripetutamente attivato anche di recente sia per la prosecuzione dei lavori che per migliorare le caratteristiche del manto stradale e delle opere di sicurezza, chiedendo per questo adeguati stanziamenti e realizzando i necessari supporti tecnici (progetti, eccetera);

si chiede di sapere quali iniziative il Governo intenda assumere anche per la concretizzazione delle sue indicazioni programmatiche e della necessaria ripresa dei «lavori pubblici», per accelerare l'ultimazione delle opere appaltate e già finanziate e per affrontare i problemi, gravi, della sicurezza e della manutenzione e sostituzione del manto stradale, e questo soprattutto nei tratti indicati che sono i più esposti e pericolosi nella prospettiva della prossima stagione invernale.

(4-00460)

(22 giugno 1994)

RISPOSTA. - In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto l'ANAS ha reso noto che per completare l'intera E-45 rimangono da aprire al traffico 8,3 chilometri di strada, costituita dai lotti 4 e 5.

Il lotto 5 può ritenersi ultimato in quanto mancano da realizzare soltanto alcune opere di finitura.

Per quanto riguarda il lotto 4 si sono riscontrate numerose difficoltà di esecuzione, in particolare per la realizzazione di 5 chilometri di gallerie (due sedi di 2,5 chilometri) in terreni di natura estremamente variabile, che hanno comportato, oltre a ritardi nei tempi di costru-

zione, anche maggiori spese per il ricorso ad interventi più cautelativi per la sicurezza del lavoro.

Lo svincolo di San Pietro in Bagno è stato aperto al traffico il 28 luglio 1994. Per lo svincolo della E-45 con l'autostrada A-14 la relativa apertura al traffico è prevista entro il 1995.

Per quanto concerne la necessità di manutenzione, di maggior sicurezza e di adeguamento agli incrementi di traffico dell'itinerario in parola si comunica che sono attualmente in corso i lavori di rifacimento delle pavimentazioni nei tratti ammalorati, tra cui il tratto Gritole-Ponte Vessa.

Entro il 1994 è prevista la posa in opera di altri tratti di barriera centrale spartitraffico per complessivi 10 chilometri (circa).

Di recente, infine, è stata affidata, mediante apposite gare, la progettazione per l'adeguamento di tutta la E-45 ricadente in Emilia-Romagna.

Tale progettazione, suddivisa in cinque lotti, prevede l'allargamento della strada di circa 3 metri e l'adeguamento delle opere d'arte mediante interventi migliorativi.

Le suddette opere una volta definite potranno essere realizzate compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili.

Il Ministro dei lavori pubblici
RADICE

(7 ottobre 1994)

BRUNO GANERI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso che in data 7 aprile 1994 a seguito di una mareggiata di piccole dimensioni crollava un tratto della strada statale n. 18 in località Coreca Tonnara di Amantea (Cosenza);

considerato che non si tratta del primo evento del genere ma che, purtroppo, tali episodi in questa parte del tratto stradale, così a sud come a nord di Amantea, si sono verificati in numero consistente;

attestato che tale situazione di forte pericolo per l'incolumità dei passanti non è dovuta a calamità naturali ma ad interventi scriteriati causati da una mancata programmazione delle opere in difesa della costa e da una latitanza delle istituzioni preposte (regione Calabria, ANAS, Ferrovie dello Stato in particolare);

ritenuto che fatti del genere danno un ulteriore colpo al già precario turismo nel Tirreno cosentino che, pur godendo di qualità naturali incommensurabili, versa in uno stato di abbandono e di incredibile disordine,

si chiede di sapere:

se non si intenda adoperarsi presso i citati enti (regione Calabria, ANAS e Ferrovie dello Stato) al fine di studiare interventi immediati di ripristino del tratto della strada statale n. 18 in località Coreca Tonnara di Amantea, così come più volte ed inutilmente sollecitato dal sindaco di quella cittadina;

se non si ritenga che il problema della difesa della costa tirrenica della provincia di Cosenza abbia bisogno di uno studio complessivo attuato in raccordo tra gli interrogati e gli organi territoriali competenti.
(4-00170)

(17 maggio 1994)

RISPOSTA. - La strada statale n. 18 «Tirrena inferiore», nel tratto che l'interessa la località Tonnara del comune di Amantea tra le progressive 344+700 e 348+000, si sviluppa in rilevato lungo costa ad una distanza dalla battigia che, all'epoca della sua costruzione, era sufficiente a garantire l'integrità dalle mareggiate.

Gli sconvolgimenti delle correnti, causati dal disordinato proliferare di «pannelli» e barriere artificiali realizzate in mare anche a protezione di insediamenti abitativi ubicati spesso addirittura su suolo del demanio, hanno determinato, nel tratto suddetto, notevoli riduzioni dell'arenile con conseguente interessamento del corpo stradale da parte dei flutti in occasione di mareggiate di particolare intensità.

Al fine di assicurare in via definitiva la continuità della circolazione sull'importante arteria, l'ANAS ha previsto, nel piano triennale 1994-96, la costruzione, a monte dell'attuale sede, della «variante di Coreca» tra i chilometri 344+700 e 348+000 per una spesa di 30 miliardi, di cui il lotto tra i chilometri 345+700 e 348+000 ha già ottenuto le necessarie autorizzazioni da parte degli enti interessati.

Per la urgente conservazione del tratto dell'esistente statale compreso tra i chilometri 346+530 e 347+057 più esposto all'azione delle mareggiate, il compartimento ANAS di Catanzaro ha redatto apposita perizia per un importo di lire 1.281.391.000 che è stata già approvata dal comitato tecnico amministrativo nella seduta del 5 maggio 1994. A detti lavori si provvederà compatibilmente con le disponibilità finanziarie.

Inoltre nei giorni 7-8 aprile 1994 una violenta mareggiata ha interessato il tratto di strada di cui trattasi determinando l'asportazione di metà della sede stradale in rilevato per una lunghezza di circa 75 metri.

Al fine di assicurare, seppure a senso unico alternato regolato da semaforo, la circolazione stradale salvaguardando la vita umana e in osservanza delle norme di legge in vigore il compartimento ANAS di Catanzaro ha eseguito un primo intervento di consolidamento del rimanente corpo stradale affidando i relativi lavori con il rito di somma urgenza previsto dall'articolo 70 del regolamento 25 maggio 1895, n. 350, per un importo di lire 49.782.227.

Il Ministro dei lavori pubblici
RADICE

(7 ottobre 1994)

CANGELOSI, ABRAMONTE, RONCHI, DE NOTARIS, DI MAIO, FIEROTTI, CORRAO, MANCUSO, MANCONI, ROCCHI, CARELLA, PIERONI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che la strada a scorrimento veloce Sciacca-Palermo costituisce un'arteria di primaria importanza nella rete viaria della Sicilia occiden-

tale, in cagione di un collegamento moderno e funzionale per molti comuni delle province di Palermo ed Agrigento;

che tale collegamento rappresenta una speranza per lo sviluppo economico e turistico di vaste zone delle due province e soprattutto dell'Italia;

che i lavori di costruzione dell'arteria sono cominciati alla fine degli anni Sessanta ed ancora oggi non sono ultimati, rendendo quest'opera pubblica uno degli esempi più macroscopici di discredito della pubblica amministrazione,

si chiede di sapere:

quali siano le ragioni che hanno impedito il completamento dell'arteria;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per porre fine alla situazione sopra descritta che non sollecita un possibile sviluppo economico e turistico per gli abitanti delle province di Palermo ed Agrigento.

(4-00667)

(30 giugno 1994)

RISPOSTA. - La strada statale n. 624 Palermo-Sciacca ha una estesa di 83 chilometri circa e si sviluppa tra la circonvallazione di Palermo e la strada statale n. 115 sud-occidentale sicula su cui si innesta, in località San Bartolo, a circa 6 chilometri da Sciacca.

La prima tratta del tronco dell'estesa di 16 chilometri dalla circonvallazione di Palermo alla località di Portella della Paglia è stata realizzata ed è gestita dall'ANAS.

La seconda tratta, che riguarda proprio quella oggetto della presente interrogazione, si snoda da Portella della Paglia a Ponte Pernice per una estensione di 18+200 chilometri ed è in corso di realizzazione a cura dell'amministrazione provinciale di Palermo su finanziamento della ex Cassa per il Mezzogiorno.

La rimanente tratta Ponte Pernice-Portella-Misilbesi-bivio San Bartolo, dell'estesa di 48+300 chilometri, costruita parte con finanziamenti ex Cassa per il Mezzogiorno e parte con finanziamenti ANAS, è gestita dall'ANAS.

Tutto l'intero percorso della strada statale n. 624 Palermo-Sciacca è stato statizzato con decreto n. 2312 del 16 marzo 1989.

Ne consegue, pertanto, che anche il tronco in costruzione da parte dell'amministrazione provinciale di Palermo, e oggetto della presente interrogazione, dovrà essere assunto in gestione dall'ANAS e precisamente dal locale ufficio speciale ANAS di Palermo.

L'assunzione in carico di detto tronco è subordinata all'espletamento del collaudo definitivo e alla conseguente apertura al traffico.

Detta decisione è stata assunta dall'ANAS anche nel rispetto delle disposizioni sia contrattuali che quelle stabilite dal capitolato generale di appalto n. 1063/62 e dal regolamento di contabilità dei lavori n. 350/1895.

L'ufficio tecnico dell'amministrazione provinciale di Palermo ha sì ultimato il tratto dagli svincoli Pernice e Piana degli Albanesi dell'estesa di chilometri 14+020, ma tale percorso rappresenta soltanto una quota

parte dell'intero tratto in costruzione di complessivi chilometri 18+218, con un unico appalto, non ancora ultimato e quindi non collaudato da parte della suddetta amministrazione.

Ai fini di una consegna anticipata all'ANAS c'è stato un sopralluogo congiunto da parte dei tecnici dell'ufficio di Palermo e di quelli dell'ANAS nel gennaio 1993.

In tale circostanza sono emersi alcuni elementi relativi a oneri contrattuali non ancora assolti tra impresa appaltatrice e amministrazione provinciale di Palermo che attualmente non consentono l'assunzione in gestione da parte dell'ANAS del tratto di strada di cui trattasi, in quanto in tale evenienza l'ANAS dovrebbe provvedere direttamente a tutti gli oneri di legge conseguenti all'apertura, compresi quelli di manutenzione posti a carico specifico dell'appaltatore sino al collaudo definitivo, anche nel caso previsto di opere sotto traffico.

Nell'incontro del gennaio 1993 è emerso anche che la commissione di collaudo dei lavori di completamento tra lo svincolo Pernice e Portella della Paglia, evidenziando che si tratta di opere caratterizzate da un andamento dei lavori tormentato da numerose varianti e sospensioni, ha rilasciato un certificato di collaudo parziale in data 26 ottobre 1992 «esclusivamente tecnico», limitatamente alla tratta compresa tra lo svincolo Pernice e la sezione 414, compreso il ramo di allacciamento per Piana degli Albanesi.

L'incarico ai collaudatori è afferente a tutta la tratta dallo svincolo Pernice a Portella della Paglia, in quanto unico appalto.

Ne consegue che l'opera in parola una volta completata dovrà essere sottoposta ad unico collaudo definitivo.

La necessità di quanto sopra esposto scaturisce anche dal contenuto del contratto di appalto e degli atti aggiuntivi fra l'amministrazione provinciale di Palermo e impresa.

Tali atti stabiliscono vari oneri che sono a carico dell'appaltatore sino all'espletamento del collaudo definitivo:

la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere deve essere fatta a cura e spese dell'appaltatore che, salve le maggiori responsabilità sancite dall'articolo 1669 del codice civile, è garante delle opere e delle forniture;

la manutenzione è esercitata dall'appaltatore anche in conseguenza dell'uso, corretto, dell'opera. Ciò deve essere effettuato nel modo più tempestivo anche in presenza di traffico e senza interruzione dello stesso con le dovute cautele e segnalazioni di sicurezza e, in ogni caso, sotto il controllo della direzione dei lavori;

la manutenzione del piano viabile è fatta a carico dell'appaltatore sino al collaudo del tappeto di usura;

in ogni caso all'atto del collaudo le superfici dovranno apparire in stato di perfetta conservazione, senza segni di sgretolamento, solcature, screpolature, ondulazioni, eccetera.

Da ciò, quindi, risulta che gli oneri collegati alla manutenzione e sorveglianza delle opere e della pavimentazione sono, fino alla data di emissione del collaudo finale, a carico dell'appaltatore.

A ciò si aggiungono quelli relativi alle norme più generali vigenti previste nel capitolato generale d'appalto (decreto del Presidente della

Repubblica n. 1063 del 1962) e nel regolamento di contabilità dei lavori n. 350 del 1895:

difetti di costruzione;
contestazioni fra amministrazione e appaltatore;
danni in genere;
rescissione dei contratti ed esecuzione d'ufficio per grave negligenza o contravvenzioni ai patti;
gravi irregolarità e ritardi nell'esecuzione dei lavori;
provvedimenti in seguito alla ordinata esecuzione d'ufficio — presa di possesso dei lavori e riammissione dell'appaltatore;
perizia dei lavori da eseguirsi d'ufficio;
fondi per seguire i lavori d'ufficio.

Ne consegue, quindi, che nel caso di consegna anticipata all'ANAS del tratto di strada di cui trattasi, l'ANAS stessa dovrebbe provvedere direttamente a tutti gli oneri di legge, compresi quelli di manutenzione posti a carico specifico dell'appaltatore sino al collaudo definitivo, anche nel caso previsto di opere sotto traffico.

C'è, per risolvere detto problema, una iniziativa da parte del prefetto della provincia di Palermo che ha chiesto a questa amministrazione che temporaneamente la gestione del tratto di strada in parola venisse assunta dalla locale provincia.

Ciò comporta una temporanea destituziona del tratto di strada al fine di permettere alla stessa amministrazione provinciale la relativa gestione in modo legittimo.

Questa amministrazione, conscia della importanza di dare una soluzione in tempi brevi al problema di cui trattasi, sta cercando di risolverlo in modo tale da permettere l'apertura immediata della strada e l'utilizzo della stessa da parte delle popolazioni locali.

Il Ministro dei lavori pubblici
RADICE

(7 ottobre 1994)

CAVITELLI, LOMBARDI-CERRI, ROVEDA, COPERCINI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici.* — Premesso:

che il progetto di alta velocità ferroviaria sta per avere il suo pieno compimento e continua a sottrarsi a un dibattito trasparente e ad una analisi adeguata;

che sono state sollevate perplessità in merito alla sua utilità (scarsità del bacino d'utenza e modestia dell'abbreviazione dei tempi di percorrenza che nella tratta Milano-Roma sarebbero di soli 40 minuti);

che tale progetto lascia insoluti vari problemi (trasporto ferroviario delle merci e pendolarismo a carattere locale);

che forti sono le perplessità per quanto riguarda l'impatto ambientale (in particolare a Fontanellato, in provincia di Parma, la linea transiterà a 30 metri dall'abitato);

che per la realizzazione dell'iniziativa è stato stimato un costo di 100.000 miliardi con evidenti ripercussioni sulle scelte di finanza pubblica;

che su questa struttura, progettata nel corso della cosiddetta «prima Repubblica», grava il sospetto che potesse appartenere alla grande famiglia delle opere destinate a illeciti mercanteggiamenti,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga urgente e indispensabile che il Governo affronti in Parlamento il dibattito sulla questione dell'alta velocità affinché il cittadino veda realizzarsi il proprio diritto all'informazione e sia fatto partecipe di scelte di tale dimensione.

(4-00315)

(3 giugno 1994)

RISPOSTA. - Si risponde anche a nome del Ministro dei lavori pubblici.

Circa le varie problematiche che sul progetto alta velocità sono state formulate dagli onorevoli interroganti, in ordine sia alla sua realizzazione e al connesso costo che alle perplessità gravanti sulla trasparenza delle relative procedure, le Ferrovie dello Stato spa rappresentano quanto segue.

Il progetto alta velocità, primo esempio nella realizzazione di una grande infrastruttura nel nostro paese, è stato sottoposto a molteplici controlli e si è confrontato a diversi livelli con amministrazioni dello Stato centrali e periferiche.

A tale proposito le Ferrovie dello Stato evidenziano che:

nel luglio 1993 un comitato interministeriale di tecnici con mandato dei Ministri del bilancio, tesoro, trasporti, ambiente e funzione pubblica e sotto il coordinamento del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio ha effettuato un'approfondita verifica sulla legittimità degli atti e delle procedure relative al progetto alta velocità;

nell'ottobre 1993 il Consiglio di Stato riunito in seduta assembleare ha espresso parere positivo sulla validità degli atti contrattuali previsti dal progetto;

nel febbraio 1994 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust) ha deliberato che gli atti negoziali previsti nel progetto non costituiscono intese lesive della concorrenza;

la società di revisione inglese Coopers e Lybrand, su incarico del Governo, ed esperti indipendenti tra cui la società americana Arthur D. Little e la tedesca D.E. Consult hanno valutato positivamente la congruità economica e tecnico-progettuale dell'intervento.

Inoltre i progetti delle nuove linee sono stati sottoposti:

1) alla procedura della Conferenza dei servizi per il confronto con le amministrazioni centrali e locali interessate dal passaggio della nuova linea;

2) alla complessa procedura di valutazione di impatto ambientale da parte del Ministero dell'ambiente.

Le Ferrovie dello Stato fanno, altresì, osservare che il sistema italiano dell'alta velocità interessa gli assi ferroviari in cui la concentrazione della domanda ha raggiunto livelli di saturazione e che, ormai, versano in una condizione prossima al collasso.

La rete ferroviaria italiana si trova peraltro in una situazione di considerevole ritardo rispetto ad altri paesi europei che già hanno realizzato nuove linee ad alta velocità.

Per quanto concerne i volumi di traffico esistenti sulle direttrici interessate dal progetto, le Ferrovie dello Stato riferiscono che:

sull'asse Torino-Venezia si ha una movimentazione su strada che supera i 150 milioni di tonnellate l'anno ed una mobilità passeggeri di oltre 220 milioni l'anno stradale e di 38 milioni ferroviaria;

sull'asse Milano-Napoli si registra una mobilità che supera i 72 milioni l'anno di passeggeri su gomma;

sull'asse Milano-Genova c'è già oggi una mobilità annua sulla ferrovia di circa 9 milioni di passeggeri e di circa 5 milioni di tonnellate di merci.

In sintesi, oltre il 42 per cento del traffico ferroviario è concentrato sul 10 per cento dell'attuale rete e le nuove linee alta velocità interessano proprio tali assi.

Una proiezione sui volumi di traffico previsti per il 2001, anno di entrata in funzione delle nuove linee, ha definito le seguenti stime:

tratta	miliardi di passeggeri per chilometri/anno
Torino-Milano.....	1,23
Milano-Bologna	3,47
Bologna-Firenze.....	2,24
Firenze-Roma.....	6,16
Roma-Napoli.....	4,48

In relazione poi ai tempi di percorrenza, le Ferrovie dello Stato sottolineano che sulla tratta Milano-Roma, con ETR 450 (Pendolino), il tempo ufficiale di percorrenza è attualmente di 4 ore e 6 minuti mentre sulle linee alta velocità sarà di 3 ore.

Con la realizzazione delle nuove linee la disponibilità dei treni giornalieri tra le diverse città aumenterà in modo considerevole come risulta chiaramente dai seguenti dati:

tratta	situazione attuale	numeri treni/giorno con alta velocità
Torino-Milano.....	16	54
Milano-Bologna	74	126
Bologna-Firenze.....	86	160
Firenze-Roma.....	79	144
Roma-Napoli.....	72	102

Le Ferrovie dello Stato al riguardo ritengono importante sottolineare che «alta velocità» significa fundamentalmente «alta frequenza».

Le nuove linee ad alta velocità saranno fortemente integrate nella rete ferroviaria esistente di cui costituiranno un complessivo potenziamento con rilevanti ricadute sul trasporto merci e su quello locale.

Liberando le linee esistenti dai traffici di lunga percorrenza sarà garantito un notevolissimo miglioramento del servizio relativo al pendolarismo di carattere locale.

Per quanto riguarda le merci, sulle linee ad alta velocità potranno circolare un certo numero di treni merci specializzati, in particolare quelli per il traffico intermodale, che saranno trainati da un'apposita locomotiva policorrente.

Sulla base delle più recenti ipotesi del programma di esercizio alta velocità della linea Milano-Napoli, le Ferrovie dello Stato prevedono una disponibilità di 40 tracce per questo tipo di trasporto, corrispondenti a circa 32.000 tonnellate di merci movimentate al giorno, equivalenti a circa 800 TIR al giorno.

Il beneficio a livello di sistema deriva non solo dal quantitativo di merci trasportate sulle nuove linee ad alta velocità, bensì dal fatto che potranno essere liberate delle sensibili risorse in termini di potenzialità sulle attuali linee ferroviarie.

Sulla direttrice Torino-Milano-Napoli il solo incremento di potenzialità delle linee tradizionali, derivante dalla realizzazione del quadruplicamento ad alta velocità, viene valutato, in base a stime preliminari, in almeno 80 tracce al giorno disponibili per i nuovi traffici merci.

Sommando a tali tracce le predette 40 disponibili sulla linea alta velocità, si otterrà sulla direttrice una nuova disponibilità di almeno 120 tracce merci al giorno.

Per far comprendere a pieno la portata di tale intervento le Ferrovie dello Stato citano quale dato significativo la potenzialità attuale della linea Torino-Milano-Napoli che è complessivamente, passeggeri e merci, di circa 200 treni al giorno.

È stato, altresì, siglato un accordo procedimentale tra Ministero dell'ambiente, Ministero dei trasporti, Ferrovie dello Stato spa e TAV spa al fine di garantire adeguate risorse finanziarie per interventi di mitigazione ambientale (inserimento delle opere di ingegneria sul territorio, contenimento dei livelli di inquinamento acustico, restauro vegetazionale, eccetera).

Tale accordo per ora siglato solo per la tratta Roma-Napoli verrà esteso anche alle altre tratte, tra le quali la Milano-Bologna, sulla quale si trova il comune di Fontanellato.

Circa il costo di realizzazione, le Ferrovie dello Stato, nel precisare che gli investimenti relativi al progetto alta velocità, per la linea Torino-Milano-Napoli, ammontano a circa 22.500 miliardi (parametrato sull'anno 1993), fanno osservare che il modello finanziario adottato prevede il ricorso al capitale privato in un'ottica di *project financing* per circa il 60 per cento dell'intero investimento.

Quindi, la realizzazione del progetto graverà solo in parte minoritaria sulla finanza pubblica.

Le risorse dello Stato già messe a disposizione, tenuto conto delle leggi finanziarie 1993 e 1994, ammontano a 6.700 miliardi.

Quanto, infine, al sospetto gravante sul progetto medesimo «di illeciti mercanteggiamenti», le Ferrovie dello Stato fanno rilevare che i molteplici controlli avvenuti, come dettagliatamente esposti in premessa, hanno dimostrato che questa opera, visto anche il diretto coinvolgimento di investitori privati e della introduzione di formule contrat-

tuali innovative che prevedono il compimento dei lavori «in tempi certi e costi certi», rappresenta un esempio di massima trasparenza nella realizzazione di un intervento pubblico.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

FIORI

(10 ottobre 1994)

IONI, FALQUI, RONCHI, BUCCIARELLI, BAGNOLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro senza portafoglio per la famiglia e la solidarietà sociale e ai Ministri della sanità e dell'interno.* – Premesso:

che in località Poderaccio (comune di Firenze), negli spazi denominati campi nomadi alla periferia di Firenze, sono ammassate circa 1.300 persone tra cui molte donne e bambini Rom;

che, soprattutto nel campo denominato Masini, sono alloggiate in condizioni invivibili circa 600 persone;

considerato:

che l'acqua potabile arriva solo in tre rubinetti, non vi sono scarichi fognari adeguati per le acque reflue del campo ed esistono vaste percolazioni superficiali di acqua lurida ed insalubre;

che nelle zone dove sono ammassati i 1.300 Rom manca l'energia elettrica;

che non esistono adeguati servizi igienici per un imponente numero di persone, essendo stati installati solo due WC chimici;

che l'intero campo è infestato da ratti di ogni dimensione e si sono già verificati casi di bambini feriti da tali animali;

che gli stessi bambini camminano scalzi su montagne di rifiuti, fonti certe di infezione;

che il dottor Riccardo Bolli, volontario dell'associazione che presta assistenza al campo, nel corso di un sopralluogo da lui effettuato, ha dichiarato: «Il problema principale in questo campo è che tutti hanno la scabbia, se si facessero i test necessari probabilmente molti bambini risulterebbero affetti da tubercolosi e con il proseguire della stagione estiva e l'incremento della temperatura vi è inoltre il rischio che si verifichi un'epidemia di salmonellosi»,

gli interroganti chiedono di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano di doversi attivare immediatamente per scongiurare infezioni ed epidemie con conseguenze gravissime per la popolazione Rom stanziata in località Poderaccio, mettendo in essere fin dai prossimi giorni un piano di intervento, avvalendosi di tutti i poteri attribuiti in questi casi di emergenza agli organi decentrati dello Stato;

se non ritengano di approntare, di concerto con le istituzioni comunali e regionali e gli enti locali del comprensorio, un piano strutturale di equa distribuzione della popolazione Rom in appositi centri di

accoglienza e di sosta, al fine di superare definitivamente questa gravissima emergenza che risulta particolarmente intollerabile ed inaccettabile per qualunque società che voglia dirsi civile.

(4-00608)

(23 giugno 1994)

RISPOSTA. - Sono da tempo all'attenzione del Ministro e della prefettura di Firenze le complesse problematiche connesse alla presenza di nomadi sul territorio, che ha registrato un rapido e talvolta incontrollato incremento e che è stata oggetto anche di esame di numerose riunioni del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica (da ultimo il 22 luglio 1994) con la partecipazione di tutti gli enti locali interessati (regione, provincia, comune di Firenze e comuni della cintura fiorentina) e con rappresentanti degli organi centrali (Ministero dell'interno, Dipartimento degli affari sociali e della protezione civile della Presidenza del Consiglio).

Per le valenze di carattere sociale che il problema presenta sono stati investiti gli organi competenti allo scopo di enucleare e programmare i rispettivi interventi. In particolare è stata interessata la regione Toscana, cui spettano interventi di sostegno economico, di coordinamento e di programmazione generale, al fine di ristabilire un maggiore equilibrio nella distribuzione della popolazione nomade sul territorio regionale.

In proposito la regione Toscana ha ripetutamente sollecitato i comuni della cintura fiorentina per la realizzazione delle necessarie intese, promuovendo numerosi incontri.

L'assessore regionale alla sicurezza sociale ha assicurato nel tempo la disponibilità ad assegnare al comune di Firenze i fondi (lire 700.000.000) per interventi di risanamento e recupero delle aree in questione. Sono attualmente in corso le operazioni di censimento della popolazione nomade (il cui onere è sostenuto dalla provincia di Firenze) presente nei campi e nelle zone limitrofe, per individuare i soggetti qualificabili come profughi dalla ex Jugoslavia, una volta acquisita l'adesione dei consigli di quartiere. Ha ribadito la disponibilità ad operare una redistribuzione di un piccolo nucleo dei nomadi che attualmente si trovano in eccedenza al di fuori dei campi attrezzati, in particolare di quelli che dovessero essere riconosciuti profughi dalla ex Jugoslavia, una volta acquisita l'adesione dei consigli di quartiere.

L'amministrazione comunale ha comunque in corso interventi volti ad attenuare la gravità delle condizioni igienico-sanitarie, in attesa di conoscere gli esiti delle operazioni di censimento che saranno ufficialmente resi noti tra breve. Si fa presente comunque che da una prima stima la consistenza numerica dei nomadi stanziati all'interno dei campi e nelle zone limitrofe appare inferiore a quanto precedentemente stimato dall'amministrazione comunale.

Il Ministro senza portafoglio per la famiglia e la solidarietà sociale

GUIDI

(7 ottobre 1994)

DANIELI. - *Al Ministro del tesoro.* - Premesso:

che il signor Sante Titoni, nato a Veleggio sul Mincio (Verona) il 3 settembre 1922 e residente a Mozzecane (Verona), via Regina Margherita 7, il giorno 10 luglio 1952 è stato sottoposto a visita dalla commissione medica per le pensioni di guerra e gli sono state riscontrate due infermità per le quali la commissione stessa assegnò le seguenti categorie: per la prima infermità, sesta categoria rinnovabile per due anni; per la seconda infermità, indennità una volta tanto pari a due annualità di ottava categoria;

che il giudizio è stato accettato dall'interessato;

che il Ministero del tesoro - Direzione generale delle pensioni di guerra non ha mai dato seguito a tali decisioni relative alla posizione n. 9113030 del signor Titoni,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga doveroso porre al più presto riparo dopo 42 anni a questa incredibile ed ingiusta omissione della burocrazia, anche nello spirito di rinnovamento e di efficienza della seconda Repubblica.

(4-00911)

(14 luglio 1994)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente la pensione del signor Sante Titoni.

Al riguardo, si fa presente che la pratica pensionistica di guerra relativa al signor Titoni risulta definita con provvedimento n. 10327, in quanto la prima istanza prodotta dall'interessato è pervenuta in data 22 luglio 1987 e, quindi, dopo la scadenza dei termini stabiliti dagli articoli 99 e 127 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915 (due anni dall'entrata in vigore del citato decreto).

Detto provvedimento è stato regolarmente notificato dal comune di Mozzecane alla signorina Ornella Titoni, figlia convivente dell'interessato, in data 11 maggio 1993.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
MONGIELLO

(6 ottobre 1994)

DELFINO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Per conoscere quali iniziative si intenda adottare per evitare le difficoltà che incontrano gli autotrasportatori italiani a superare le frontiere greco-macedoni. Infatti non è consentito l'ingresso in Grecia di carichi accompagnati da documenti che indichino «Repubblica di Macedonia».

(4-00870)

(12 luglio 1994)

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

Le difficoltà che incontrano gli autotrasportatori italiani a superare le frontiere greco-macedoni a causa del divieto opposto dalle autorità greche all'ingresso nel loro territorio di carichi accompagnati da documenti con l'indicazione «Repubblica di Macedonia» non presentano, almeno per il momento, possibilità concrete di soluzione.

Il contenzioso greco-macedone ha infatti portata generale e gli interventi sulla Grecia affinché modifichi la sua posizione possono essere solo di natura politica e pertanto posti in essere a livello di Governo o con iniziative in sede di Unione europea.

Essendo la Grecia un paese membro dell'Unione europea l'adozione di provvedimenti di ritorsione nei confronti dei vettori ellenici non è configurabile in quanto tali comportamenti appaiono contrastare col principio della libera circolazione delle merci.

Si precisa infine che, in considerazione della situazione venutasi a creare alle frontiere greche, è stato scambiato con la Macedonia un contingente di autorizzazioni bilaterali al trasporto internazionale di merci sufficientemente elevato, di modo che possano essere utilizzati altri itinerari, in particolare, pur con le loro difficoltà, quelli attraverso l'Albania, con la quale è stata concordata la libertà del traffico di transito.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

FIORI

(6 ottobre 1994)

DUJANY. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso che dopo la risposta del Governo alla interrogazione 4-02012, presentata dallo scrivente in data 13 gennaio 1993, riguardante la rivalutazione delle assicurazioni facoltative, nulla è stato ancora realizzato di ciò che il Governo si era impegnato a definire, si chiede di sapere se il Presidente del Consiglio e il Ministro in indirizzo non intendano risolvere al più presto questo problema e come intendano farlo.

(4-00245)

(26 maggio 1994)

RISPOSTA. – In ordine alle iniziative di carattere legislativo necessarie per dare attuazione alle sentenze della Corte costituzionale n. 141 del 1989 e n. 78 del 1989 riguardanti, rispettivamente, l'assicurazione facoltativa e la «mutualità pensioni» a favore delle casalinghe, questo Ministero da tempo ha elaborato uno schema di provvedimento.

Il criterio di rivalutazione in esso delineato è rapportato alle variazioni del costo della vita ed opererebbe con riferimento ai contributi versati dal 1948 in poi. È stato prospettato, inoltre, che le pensioni a carico delle due forme assicurative siano perequate automaticamente come le pensioni dell'assicurazione generale obbligatoria.

La proposta normativa, corredata della nota tecnica dell'Istituto nazionale della previdenza sociale relativa ai maggiori oneri di spesa che graverebbero sulle gestioni interessate, è stata trasmessa nel settembre

del 1993 al Ministero del tesoro per acquisirne il parere. In considerazione della rilevanza della questione, il citato Dicastero è stato ulteriormente interessato nel mese di aprile 1994 affinché provveda ad esprimere le valutazioni di competenza.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MASTELLA

(12 ottobre 1994)

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

che fra le varie aziende siderurgiche, metalmeccaniche e di carpenteria presenti nel territorio livornese la CMF spa (Costruzioni metalliche Finsider), ma anche il cantiere navale «Luigi Orlando», sono fra quelle che, pur in momenti di crisi e di *deficit*, non hanno inciso pesantemente sui dati negativi dei bilanci delle aziende capofila;

che il cantiere navale «Orlando», ultracentenario (proprietà Fincantieri), è in vendita e la CMF spa nacque proprio in un momento di crisi vera o reale della cantieristica (1962) in località Guasticce, comune di Collesalveti (in provincia di Livorno), con un organico di circa 100 addetti, con un indotto di altri 500 e con una produzione annua compresa fra le 80.000 e le 90.000 tonnellate di carpenteria;

che da allora la CMF ha realizzato grandi opere come l'acciaieria di Taranto, l'Alfa Romeo di Napoli e di Arese, le sopraelevate di Roma e di Genova, il Jolly Hotel di Roma, l'autocamionabile della Cisa, il ponte sul Bosforo e poi cavalcaferrovie, grandi capannoni, linee elettriche ed altro ancora;

che nel 1979, a causa di fatti interni in Iran, saltò una grande commessa per Bandar Abbas e per la prima volta si accentuarono i problemi nel rapporto bilanci – commesse – ricavi che hanno avuto andamenti di alti e bassi, causa ed effetto di scelte e decisioni di divisioni che hanno portato alla creazione di altre società (Italimpianti, Iritecna, CMF Sud) ora in liquidazione;

che la specializzazione e la qualità professionale interne alle fabbrica hanno comunque consentito che si acquisissero nuove commesse in campo internazionale, ma negli ultimi due o tre anni sono state a rischio o perdute alcune importanti come quella della Turchia per la costruzione di tre viadotti o quella dell'ANAS per l'asse di penetrazione nel porto di Livorno solo perchè non si è voluto pagare la fidejussione di 30-40 miliardi per opere di centinaia di miliardi ottenibili con regolari contratti d'appalto fatti in base ai regolamenti europei,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali prospettive ci siano per la CMF spa di Guasticce tenendo conto che essa, avendo vinto una gara internazionale per la realizzazione di un ponte in Danimarca già in via di costruzione e di un'altra grande opera in Portogallo per la quale sono in corso manovre per coinvolgere altre ditte subappaltatrici, vede nell'arco di circa 2 anni una quasi impossibilità ad ottenere nuove commesse e quindi teme il rischio di una nuova cassa integrazione o di pre-

pensionamento per i 230 lavoratori attualmente in organico più altri dell'indotto;

se non si ritenga necessario valutare con il presidente dell'IRI professor Romano Prodi che conosce tutta la storia e l'attuale situazione della CMF quali provvedimenti assumere per rendere possibile l'acquisizione delle commesse che sono in sospenso;

se non si ritenga necessario conoscere quale peso sul futuro della CMF abbiano avuto ed abbiano Italmobiliare e Iritecna sotto moltissimi aspetti anche di legittimità e di liceità che i sindacati aziendali FIOM, FIM e UILM hanno reiteratamente denunciato accusando i vertici dell'azienda di disimpegno nei confronti di questa fabbrica che non vuole assistenza ma lavoro;

se il Governo non ritenga urgente intervenire per evitare che un punto importante nel panorama delle aziende di carpenteria metallica come la CMF, che gode di fiducia e di credito sul mercato interno e internazionale, sia messo in condizione di non avere futuro.

(4-00222)

(26 maggio 1994)

RISPOSTA. - La CMF Sud spa è stata costituita negli anni '60 dall'azionista Finsider, al fine di concentrare in uno stabilimento sito a Guasticce nel comune di Collesalveti le attività di progettazione e costruzione di carpenteria metallica, fino ad allora suddivise in molteplici piccole società del gruppo.

In quegli anni la CMF Sud spa - nell'ambito di una realtà di intenso sviluppo industriale - ha contribuito alle più importanti realizzazioni, sia in Italia che all'estero, con una produzione annua di 70-80.000 tonnellate di carpenteria metallica e l'impiego di manodopera superiore alle 1.000 unità.

Negli anni 1990 e 1991, nell'ambito della diminuzione dei grandi progetti a livello internazionale nonché in relazione all'intensificarsi della concorrenza, la società ha registrato perdite, a fronte delle quali l'azionista è stato più volte chiamato ad intervenire con operazioni di copertura perdite e di ricostruzione del capitale sociale. Tali operazioni hanno determinato da parte della CEE l'apertura della procedura di infrazione per aiuti di Stato nei confronti della CMF Sud spa, per la quale sono in corso, con i funzionari della commissione, trattative per addvenire a breve alla relativa composizione.

È opportuno rilevare che in relazione all'andamento critico degli esercizi 1990 e 1991, non essendovi condizioni oggettive per una inversione della situazione, l'azionista Iritecna nell'ottobre 1992 deliberò la cessione del ramo di azienda della CMF Sud spa ad una nuova società CMF spa. Successivamente la CMF Sud spa venne posta in liquidazione.

La CMF spa ha quindi cercato di ristrutturarsi come potenzialità e come organico e nella ricerca di nuove specializzazioni che le garantissero un mercato adeguato ha individuato nel settore delle grandi opere per la viabilità (ponti, viadotti, costruzioni in acciaio per l'edilizia industriale) l'attività produttiva maggiormente idonea alle proprie capacità.

Tale processo ha comportato anche un ammodernamento dei mezzi produttivi che è ancora in corso.

In questo quadro di riferimento strategico si inserisce l'acquisizione della commessa per il collegamento dello Storebaelt in Danimarca; commessa del valore di circa 560 miliardi di lire con un impiego di circa 80.000 tonnellate di carpenteria in acciaio ed un tempo, tra fase di progettazione, costruzione, assemblaggio e montaggio, di circa 7 anni.

In considerazione della complessità dell'opera la CMF ha coinvolto la propria capogruppo Iritecna nella conduzione amministrativa e finanziaria della commessa nonché per la gestione dei cantieri all'estero (Portogallo e Danimarca) per l'assemblaggio e il montaggio del ponte.

La situazione dell'asse di penetrazione al porto di Livorno si presenta complessa dal punto di vista legale; la cessione del ramo di azienda della CMF Sud spa, successivamente posta in liquidazione alla CMF spa, ha comportato il subentro di quest'ultima nei rapporti contrattuali in capo alla CMF Sud, situazione quest'ultima non accettata dall'ANAS che aveva originariamente affidato i lavori alla CMF Sud spa e che individuava come conseguenza della cessione del ramo di azienda *gli estremi della cessione di contratto non ammissibile per l'amministrazione stessa.*

Contro tale posizione la CMF spa ha presentato ricorso al TAR del Lazio.

Per quanto riguarda la commessa in Turchia il valore del contratto era di circa 40 miliardi di lire ed a causa delle note difficoltà finanziarie del gruppo Iritecna non è stato possibile ottenere dal sistema bancario le richieste garanzie per la buona esecuzione dell'opera ammontanti al 10 per cento del valore (4 miliardi di lire).

Le prospettive per il prossimo futuro della CMF spa si possono pertanto riassumere nei punti di seguito descritti:

1) approfittare del carico di lavoro per l'officina assicurato dalla commessa in Danimarca a tutto settembre 1996 per acquisire nuove commesse sia sul mercato nazionale che internazionale. Da parte dell'Iritecna viene confermato che a partire dal settembre 1994 verrà migliorata la situazione finanziaria e sarà pertanto prevedibile una più favorevole disposizione del sistema bancario nei confronti delle società del gruppo anche ai fini del rilascio di garanzie e fidejussioni;

2) con l'acquisizione di nuove commesse aumenterà l'interesse sul mercato da parte dei potenziali acquirenti della CMF spa, in vista di una privatizzazione le cui modalità verranno definite in un prossimo futuro.

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

(29 settembre 1994)

LORETO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che nella stazione ferroviaria di Taranto le infrastrutture esistenti non sono state ancora adeguate alle esigenze dei portatori di *handicap*, l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga urgente e necessario inter-

venire affinché si realizzino appositi servoscala da ubicarsi in corrispondenza delle scalinate di accesso ai binari di stazione (attualmente dal binario 1 al 5, in quanto i binari 6 e 7 sono a tutt'oggi sprovvisti di sottopassaggio).

(4-00614)

(23 giugno 1994)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa fanno presente che per l'abbattimento delle barriere architettoniche nella stazione di Taranto è in corso di approvazione la proposta di variante che prevede l'attrezzaggio delle rampe del sottopassaggio della stazione con appositi servoscala sul primo, secondo, terzo e quarto marciapiedi, al servizio dei binari dal primo al settimo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
FIORI

(10 ottobre 1994)

PACE. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso: che l'area romana ha carenza di impianti merci da destinare all'acquisizione del traffico merci tramite ferrovia e che tali impianti, salvo quello di Pomezia, sono posti al centro della città, con conseguenti notevoli disagi al traffico cittadino per la distribuzione capillare tramite trasporto stradale;

che per quanto detto sopra il traffico merci destinato a Roma utilizza quasi completamente il mezzo stradale;

che si rende necessario dotare Roma di adeguati impianti merci che consentano il trasferimento alla periferia della città di alcune attività, attualmente svolte negli scali posti nel centro urbano (San Lorenzo), per decongestionare l'area urbana dal traffico pesante;

che tale decongestione del centro di Roma e delle strade di penetrazione urbana dovrà essere perseguita anche tramite la diversione di una quota di traffico merci dalla strada alla ferrovia, creando idonee strutture intermodali per permettere al trasportatore di trovare convenienza nel trasporto intermodale e quindi nell'utilizzazione del mezzo ferroviario;

che tra l'altro, anche in linea con gli indirizzi pianificatori del comune, della regione e delle Ferrovie dello Stato, risulta che è stata individuata la zona a nord di Roma (Settebagni) per la realizzazione dello scalo merci intermodale;

vista l'importanza che tali interventi rivestono,

si chiede di sapere quali siano i provvedimenti previsti e l'eventuale stato di attuazione dei medesimi.

(4-00396)

(22 giugno 1994)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che le problematiche del traffico merci nel bacino metropolitano di Roma sono uno dei punti qualificanti del programma intermodale di questa società.

Dall'esame della struttura della domanda di trasporto è venuta l'indicazione per una logistica degli impianti articolata su più poli strategici.

Tale risultato, cui sono pervenute le Ferrovie dello Stato spa attraverso studi ed indagini mirate, è stato recepito dal CIPET e condiviso dagli organi degli enti territoriali.

Il centro merci di Pomezia, a sud, già assolve a questa funzione. Per soddisfare, parimenti, la domanda di traffico proveniente da nord, in particolare dalla linea lenta Firenze, Ancona, Orte, a partire dal 1° giugno 1994, lo scalo di Roma smistamento è stato abilitato anche al servizio intermodale.

Queste infrastrutture sono in grado di rispondere adeguatamente, nel medio periodo, alla domanda di trasporto; alla luce delle indicazioni tuttora all'esame degli enti locali sarà possibile riflettere sulle future scelte da operare circa la localizzazione delle più importanti fonti di traffico.

Per quanto sopra non è stata al momento definita la localizzazione di uno scalo merci a Settebagni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

FIORI

(11 ottobre 1994)

PAINI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso: che gli studi di consulenza automobilistica, altrimenti detti «agenzie», operano in un contesto regolato essenzialmente dalle leggi n. 264 del 1991 e n. 11 del 1994;

che questi provvedimenti introducono un concetto essenziale: la consulenza presso la motorizzazione civile e il pubblico registro automobilistico è svolta unicamente da apposite imprese o società denominate «studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto»; dette imprese accedono alla professione previo superamento di un esame e soggiacciono a severe sanzioni in caso di cattivo operato, ciò per frenare il fenomeno dell'abusivismo;

che le pratiche numericamente più rilevanti svolte dalle suddette agenzie sono quelle legate alla compravendita dei veicoli e che attualmente è in corso un tentativo da parte dei vertici della Direzione generale della motorizzazione civile di modificare l'articolo 247 del regolamento del nuovo codice della strada, nel senso di trasferire le competenze per il disbrigo delle suddette pratiche dalle agenzie agli studi notarili;

che la motorizzazione civile è al collasso per quel che riguarda il rilascio delle carte di circolazione in conseguenza di alcune norme entrate in vigore nell'ottobre del 1993 che hanno caricato gli uffici in questione di nuovi compiti;

che i 15.000 studi di consulenza automobilistica, capillarmente distribuiti su tutto il territorio nazionale, quasi tutti con standard di meccanizzazione molto elevato, sono in grado di fornire in tempo

reale, su supporto magnetico o in collegamento telematico, tutti i dati necessari alla stampa della carta di circolazione,

l'interrogante chiede di sapere perchè non sia stata presa in considerazione quest'ultima soluzione, anzichè optare per la costituzione di un nuovo CED (centro elaborazione dati) della motorizzazione civile, con dispendio di risorse finanziarie e accentrando ancora una volta a scapito dell'efficienza tutte le funzioni a Roma.

(4-00675)

(30 giugno 1994)

RISPOSTA. - Lo schema di modifica dell'articolo 247 del regolamento del codice della strada prevedeva il collegamento telematico diretto tra i notai ed il centro di elaborazione dati della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Ciò al fine di consentire ai primi, ogniqualvolta avessero stipulato un contratto di compravendita di veicoli usati, di trasmettere direttamente i dati al citato CED, che avrebbe provveduto in tempi reali alla stampa del tagliando di aggiornamento della carta di circolazione con successivo invio dello stesso al domicilio dell'acquirente, sgravandolo così di ogni onere burocratico da esplicarsi presso gli uffici della motorizzazione a seguito dell'acquisto di un veicolo usato.

La suesposta modifica è stata tuttavia ritirata ritenendo che alle esigenze prospettate si possa comunque provvedere in base alle norme e procedure già vigenti.

Riguardo poi a quanto affermato sull'arretrato nella consegna delle carte di circolazione, la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione fa presente che esso è riferibile a singoli uffici gravati da un rilevante numero di operazioni, in relazione all'attuale organico, e che non è comunque una situazione diffusa e generalizzata.

L'amministrazione ha dato la più ampia disponibilità alla presentazione delle formalità mediante supporti meccanografici e tale procedura è in uso presso tutti gli uffici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nel cui ambito territoriale operino aziende attrezzate per l'espletamento di tale procedura.

Quanto ai collegamenti telematici, si osserva che il centro elaborazione dati custodisce dati riservati.

Tale centro rappresenta l'archivio informatico dell'amministrazione e quindi è da considerarsi un archivio di Stato a tutti gli effetti.

L'accesso ai dati custoditi è peraltro limitato ai soli dipendenti che possono operare ed immettere altri dati in relazione alla loro qualifica ed alle funzioni svolte e ciò non solo in funzione della conoscenza dei dati citati ma anche in funzione della loro possibile indebita manipolazione.

Non appare pertanto possibile consentire l'accesso diretto al CED a privati che, nel proprio esclusivo interesse, esercitano attività di intermediazione amministrativa, nel campo della motorizzazione, tra i cittadini e la pubblica amministrazione tenuto anche conto che comunque la intensa collaborazione già esistente è in grado, se ben realizzata, di consentire gli stessi risultati.

Si precisa che è assolutamente errata l'affermazione secondo cui sia in via di costituzione, presso la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, un nuovo CED.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

FIORI

(6 ottobre 1994)

ROGNONI, DANIELE GALDI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che fonti ufficiali di stampa hanno reso note le decisioni assunte l'11 luglio 1994 dal Ministro dei trasporti in ordine al commissariamento degli enti portuali e delle aziende mezzi meccanici;

che la nomina dei commissari è avvenuta in forza dell'articolo 3 del decreto-legge 21 giugno 1994, n. 400, recante interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo;

che non appaiono chiari i criteri in base ai quali si è provveduto a talune nomine dei commissari;

rilevato:

che la fase di trasformazione e riorganizzazione del porto di Genova richiede scelte motivate, trasparenti e convincenti;

che nel caso particolare per il Consorzio autonomo del porto di Genova la scelta è caduta sul direttore dell'ente, diversamente da quanto deciso per altri porti dove, optando per la continuità gestionale, sono stati nominati commissari i presidenti in carica degli enti e delle aziende mezzi meccanici;

che ogni commissario designato è investito di amplissimi e prorogabili poteri che rischiano di svuotare il ruolo dei successori da scegliere dalle terne degli enti locali,

gli interroganti chiedono di conoscere:

il giudizio del Governo sull'operato del presidente Magnani;

i motivi in base ai quali non siano state considerate le proposte nominative degli enti locali;

la ragione che abbia indotto il Ministro a designare il dottor Capocaccia alla carica di commissario;

se la designazione anzidetta debba essere interpretata come continuità con il lavoro svolto dal dottor Magnani oppure come correzione sostanziale nella gestione del porto del capoluogo ligure;

5) quale sia il ruolo che si intende far assolvere al porto di Genova da parte del Governo in carica.

(4-00915)

(14 luglio 1994)

RISPOSTA. - L'applicazione della legge n. 84 del 1994 di riordino della legislazione in materia portuale ha posto problemi di coordinamento soprattutto in ordine alla successione delle norme che regolano l'attuale ordinamento.

La previsione di tempi e modalità rigidamente definiti dalla legge ha dato luogo a particolari situazioni operative nei porti che avrebbero potuto provocare fenomeni di paralisi delle attività portuali.

D'altra parte l'emanazione dei provvedimenti attuativi ha richiesto tempi tecnici, in via amministrativa, particolari; così per i decreti ministeriali *ex* articolo 16 (operazioni portuali) ed *ex* articolo 18 (concessione di aree e banchine), essendo dei veri e propri regolamenti, è necessario acquisire il parere del Consiglio di Stato.

In un quadro così complesso e problematico si è quindi reso inevitabile provvedere ad una modifica della legge n. 84 del 1994 con l'emanazione del decreto-legge n. 508 del 1994.

Tale ultimo provvedimento, prevedendo interventi nel settore marittimo e portuale, ha introdotto la nomina di commissari, nomina che non costituisce una limitazione all'attuazione dei principi contenuti nella legge n. 84 del 1994, ma che si rivela uno strumento più flessibile proprio per dare concreto avvio all'attuazione dei principi in essa contenuti, in particolare per quanto riguarda la trasformazione degli enti portuali e delle compagnie portuali in società private.

In tale contesto la nomina dei commissari, in quanto prevista da norme di legge aventi carattere di generalità per tutti gli enti ed aziende portuali con specifiche finalità, non è connessa alle singole situazioni puramente gestionali degli enti portuali (quali l'attivo ed il passivo della gestione), ma è mirata ad accelerare il processo di liberalizzazione delle attività economiche che si svolgono nei porti.

La scelta dei commissari è stata operata sulla base delle competenze nel settore e per il porto di Genova, cui fa riferimento l'onorevole interrogante, è stato nominato commissario il dottor Fabio Capocaccia, attuale direttore generale del Consorzio autonomo del porto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

FIORI

(11 ottobre 1994)
