

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

n. 46

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 16 al 22 settembre 1993)

INDICE

| | |
|--|--|
| BOFFARDI: sulla destinazione delle opere di carattere permanente realizzate per l'Expo '92 di Genova (4-03623) (risp. RONCHEY, ministro per i beni culturali e ambientali) Pag. 1551 | lindi in Kenia il 1° settembre 1992 (4-00988) (risp. COSTA, ministro dei trasporti) Pag. 1554 |
| FERRARA Vito: sulla strada statale n. 122-bis «Agrigentina» (4-02882) (risp. MERLONI, ministro dei lavori pubblici) 1551 | PONTONE: sulla chiesa settecentesca di Santa Maria Egiziaca a Forcella (Napoli) (4-03131) (risp. RONCHEY, ministro per i beni culturali e ambientali) 1556 |
| MEDURI: sul ripristino del traffico ferroviario sulla linea Vibo-Pizzo-Rosarno via Mileto (4-02727) (risp. COSTA, ministro dei trasporti) 1553 | PROCACCI: sulla protezione del territorio e dell'ambiente di Principina a Mare, frazione in provincia di Grosseto (4-02866) (risp. RONCHEY, ministro per i beni culturali e ambientali) 1557 |
| OTTAVIANI: sulla vicenda che ha visto un gruppo di 150 turisti italiani bloccati a Ma- | |

BOFFARDI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Considerato che nei prossimi giorni l'ente gestore dell'Expo di Genova cesserà le sue funzioni, l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare per far sì che l'area Expo continui a rimanere aperta e per garantire la copertura finanziaria allo sviluppo delle attività programmate.

(4-03623)

(30 giugno 1993)

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

L'articolo 3, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 373, stabilisce che le opere di carattere permanente realizzate per l'Expo 1992 entrino a far parte del demanio statale a partire dal 1° luglio 1993 e che le stesse siano concesse in via prioritaria agli enti promotori (regione Liguria, provincia, comune, Consorzio autonomo del porto di Genova, camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato di Genova).

Si fa presente che è il Ministero delle finanze competente ad adottare gli atti necessari all'assegnazione e destinazione d'uso delle predette opere.

Infine, poichè alla data del 30 giugno 1993 l'ente in questione è stato soppresso, si è provveduto con decreto del Presidente della Repubblica 1° luglio 1993 alla nomina del commissario liquidatore nella persona del prefetto dottor Vittorio Stelo.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali

RONCHEY

(16 settembre 1993)

FERRARA Vito. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che la strada statale n. 122-bis che va dal bivio Noce-Santa Caterina Villarmosa (Caltanissetta) al bivio La Spia (Caltanissetta) è tutta dissestata;

che l'ANAS di Palermo, più volte sollecitata da privati cittadini utenti di detta strada statale, non ha finora provveduto ad apportare quel minimo di manutenzione per renderla meno pericolosa,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) i motivi per i quali l'ANAS di Palermo non ha inteso finora provvedere alla manutenzione del tratto della strada statale sopra descritta;

2) quali provvedimenti il Ministro dei lavori pubblici intenda adottare affinché l'inconveniente lamentato possa essere subito supe-

rato al fine di evitare pericolo alla circolazione e alle persone che usufruiscono di detta strada.

(4-02882)

(25 marzo 1993)

RISPOSTA. - La strada statale n. 122-*bis* «Agrigentina» attraversa una zona della Sicilia centrale, in provincia di Caltanissetta, tipicamente collinare, costituita da terreni poco consistenti a prevalente componente argillosa.

La strada, ancora di antico impianto, con la carreggiata ricavata quasi sempre a mezza costa, presenta i piani viabili bitumati, privi di strati di fondazione, direttamente poggiati sui sottofondi argillosi.

In tali condizioni l'azione aggressiva degli agenti esogeni, specialmente durante le stagioni invernali, particolarmente ricche di piogge intense e continue, come quella appena trascorsa, provoca la degradazione dei suddetti piani viabili.

Per ovviare a tali inconvenienti occorrerebbe intervenire con costosi lavori di bonifica e rafforzamento della pavimentazione, che potranno completamente realizzarsi compatibilmente all'acquisizione di adeguate risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi dell'azienda.

Comunque il centro manutentorio ANAS competente per territorio attua vari interventi che, pur contenuti in relazione alle disponibilità attuali finanziarie, sono volti a garantire regolari condizioni di traffico. È auspicabile tuttavia che gli utenti osservino puntualmente le norme di sicurezza previste dal nuovo codice della strada.

Durante l'anno 1992 sono stati eseguiti sul tratto di statale (esteso chilometri 9+900) lavori comprensivi dello spargimento di circa 600 metri cubi di conglomerato bituminoso per risagomature per una spesa complessiva di circa 80 milioni.

Per il corrente anno 1993 gli interventi di ordinaria manutenzione previsti, di cui sono in corso le procedure di approvazione e di appalto e riguardanti sempre i piani viabili, ammontano ad una spesa complessiva di 220 milioni circa.

Il compartimento ANAS per la Sicilia ha inoltre redatto due progetti concernenti:

1) strada statale n. 122-*bis* - tratto da innesto strada statale n. 640 (contrada Abbadia Santuzza presso Xirbi) a innesto strada statale n. 121 (barriera Noce);

2) strada statale n. 121 - tratto dal chilometro 126+000 (svincolo Ponte Cinque Archi A19) al chilometro 138+200 (Santa Caterina Villarmosa).

Il finanziamento delle succitate perizie troverà la necessaria copertura nel programma di interventi già redatto dalla direzione generale dell'ANAS.

Il Ministro dei lavori pubblici
MERLONI

(18 settembre 1993)

MEDURI. - Al Ministro dei trasporti. - Premesso:

che nel tardo pomeriggio (all'incirca verso le ore 18,00-19,00) di sabato 27 febbraio 1993 si è verificato all'interno della galleria «Francica» sulla tratta ferroviaria Vibo-Pizzo-Rosarno via Mileto, sita in prossimità della stazione di Mileto (Catanzaro), a circa duecento metri dall'imbocco, il crollo di un ampio settore della volta in cemento che ha trascinato a terra la linea aerea di contatto relativa al binario pari;

che, riscontrata, tramite i segnalatori automatici, l'interruzione della linea di contatto, i dirigenti hanno tempestivamente provveduto a dirottare il traffico del binario pari, diretto al Nord, sull'altro binario rimasto funzionante;

che, resosi conto della gravità dell'accaduto, il macchinista del primo treno transitato dopo l'evento dannoso, nell'informare il capo stazione di Vibo-Pizzo, consigliava l'interruzione completa della circolazione dei treni su entrambi i binari;

che pertanto l'intero traffico della tratta Vibo-Pizzo-Rosarno via Mileto veniva dirottato lungo la tratta litoranea Eccellente-Rosarno via Tropea;

che, espletati i primi interventi di ripristino, consistenti nella centinatura provvisoria con elementi metallici del tratto di galleria interessato dal crollo, nella mattinata di lunedì 1° marzo veniva riattivato l'esercizio, sebbene con limitazione di velocità, lungo la tratta suddetta;

rilevata l'estrema gravità della decisione poichè è stata assunta senza che venissero effettuate non solo le usuali indagini e sperimentazioni, peraltro prescritte dalla legge in circostanze simili, per l'accertamento delle cause produttrici del crollo, ma anche una ricognizione minuziosa e particolareggiata dello stato del rivestimento e della volta dell'intera galleria per verificare la possibilità di ulteriori cedimenti;

segnalato, inoltre, che proprio allo sbocco della galleria «Francica» vi è un viadotto ormai famoso nella letteratura ferroviaria per l'instabilità del terreno sul quale è stato costruito, di natura argillosa, tale da aver richiesto, per oltre quindici anni, il quotidiano ripristino della massicciata ferroviaria delle zone a ridosso del viadotto, anche interne alla galleria «Francica», con lo spandimento di un intero treno di pietrisco,

l'interrogante chiede di sapere se le predette decisioni stiano a significare - come sembra - l'esistenza di un disegno di smantellamento della tratta litoranea via Tropea, da anni pervicacemente perseguito dai responsabili dell'ente Ferrovie dello Stato, che si scontra, nei fatti, con l'esigenza di migliorare le condizioni di sicurezza del traffico ferroviario che, di fronte al particolare stato della tratta interna via Mileto, impongono il dirottamento di un consistente numero di treni lungo la tratta litoranea, di gran lunga più sicura per l'assoluta assenza di dissesti, in modo da alleggerire i tronchi che, anche alla luce di quanto successo, dimostrano di non essere altrettanto sicuri.

Lo scrivente, infine, considerato che lo sviluppo del traffico ferroviario lungo la tratta litoranea realizzerebbe condizioni di ottimizzazione e razionalizzazione del servizio nell'ambito del territorio di Vibo Valentia e che tutto ciò rientra nelle aspettative e nelle speranze delle

popolazioni locali, chiede di sapere se non si ritenga opportuno l'intervento e l'impegno del Ministro dei trasporti.

(4-02727)

(12 marzo 1993)

RISPOSTA. - La società Ferrovie dello Stato spa fa presente che il ripristino del traffico ferroviario sulla linea Eccellente-Rosarno via Mileto, dopo l'interruzione del 27 febbraio 1993, causata da dissesti della galleria Francica, è stato preceduto dalle consuete ispezioni che si effettuano in casi del genere e da una robusta centinatura della parte di galleria lesionata.

Le Ferrovie riferiscono che tali interventi (indipendenti dal definitivo ripristino che sarà preceduto da tutti gli studi e accertamenti occorrenti) sono sufficienti a garantire la sicurezza della circolazione.

Circa la proposta di dirottare permanentemente gran parte del traffico sulla vecchia linea Tropea, le Ferrovie dello Stato fanno presente che quest'ultima, a semplice binario, con tracciato tortuoso (numerose curve di raggio di 400 metri) che consente velocità comprese tra 60 e 105 chilometri orari non è assolutamente paragonabile con la variante via Mileto, a doppio binario, con raggi minimi di curvatura di 1.000 metri, tutta percorribile alla velocità di 180 chilometri orari.

Tuttavia, assicurano le Ferrovie che la linea Eccellente-Rosarno via Tropea continuerà ad essere utilizzata per il traffico locale e che non è previsto un programma di soppressione della linea stessa che, anzi, sarà potenziata con un moderno sistema di controllo centralizzato del traffico (CTC), in corso di realizzazione, da attivare nel 1995.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(17 settembre 1993)

OTTAVIANI. - *Ai Ministri dei trasporti e degli affari esteri.* -
Premesso:

che si è venuta a creare in questi giorni in Kenia una situazione vergognosa; 146 turisti italiani, tra i quali 23 veronesi, affidatisi per le vacanze ad un *tour operator* con sede in provincia di Firenze, sono bloccati nel paese africano senza alcuna possibilità di rientro in Italia, per problemi finanziari sorti tra il *tour operator* Leonardo da Vinci e la compagnia aerea «Lennox airways». Quest'ultima si è rifiutata di riportare i turisti all'aeroporto Catullo di Verona dal quale erano partiti. Motivo del rifiuto sarebbero le insolvenze del *tour operator* nei confronti della società keniota;

che l'ambasciata italiana a Nairobi non avrebbe effettuato alcun aiuto ai nostri connazionali lasciati in balia del destino senza denaro e assistenza;

che il consolato italiano a Mombasa si sarebbe dimostrato completamente latitante e il personale, *in primis* il console, avrebbe abbandonato i componenti della comitiva al loro destino a tal punto

che se non fosse stato per la generosità degli albergatori di Malindi i 146 turisti si sarebbero trovati in mezzo alla foresta;

che questa disavventura è solo l'ultima in ordine di tempo effettuata da *tour operator* costituiti da avventurieri privi di scrupoli, nella cui rete cadono ignari turisti complici agenzie di viaggio compiacenti,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti si intenda assumere nel caso specifico citato in oggetto;

come si intenda evitare per il futuro il verificarsi di queste situazioni a dir poco truffaldine;

se non si ritenga opportuno revocare al *tour operator* e alle agenzie coinvolte le licenze vietando così nuovi spiacevoli incidenti;

per quali motivi i rappresentanti di ambasciata e di consolato presenti in Kenia non siano stati in grado immediatamente di assistere, come conviene ad un paese civile e progredito, i propri concittadini.

(4-00988)

(9 settembre 1992)

RISPOSTA. - Si risponde anche a nome del Ministro degli affari esteri.

La vicenda del mancato invio a Malindi, il 1° settembre 1992, di un volo *charter* per il rientro in patria di un gruppo di 150 turisti italiani traeva origine da una controversia commerciale insorta tra l'agenzia turistica «Leonardo da Vinci» - che offriva il pacchetto vacanze ed aveva commissionato il volo - e la «Lennox Airways» - intestataria del vettore - con reciproche accuse di violazione degli obblighi contrattuali.

I predetti turisti erano pertanto costretti a trattenersi a Malindi per altri cinque giorni: molti di loro sono potuti rimanere nei loro alberghi; un ristretto numero ha reso noto di essere stato ospitato da connazionali colà residenti; circa 25 persone, probabilmente a causa di impegni improrogabili in Italia, hanno deciso di rientrare autonomamente utilizzando i normali voli di linea.

Una settimana prima dell'accaduto il Ministero degli affari esteri, informato dei problemi che sarebbero potuti sorgere per i clienti dell'agenzia in questione, in quanto la stessa versava in difficoltà finanziarie, provvedeva a darne immediatamente notizia all'ambasciata d'Italia in Nairobi, che, nuovamente contattata non appena accadeva il fatto, prestava ai viaggiatori italiani ogni necessaria assistenza al fine di alleviare i disagi loro derivanti dalla forzata permanenza in Kenia, nonchè di agevolarne il rientro in patria.

In particolare, la rappresentanza italiana manifestava la propria disponibilità ad aiutare gli interessati a trovare posto sugli aerei di linea e a facilitare i loro contatti con le famiglie in Italia. Faceva inoltre presente la possibilità di usufruire di prestiti su promessa di restituzione, ai quali tuttavia nessuno degli interessati ha fatto ricorso. Non risultava invece possibile - a causa dei noti vincoli di bilancio - prevedere l'invio di un aereo a Malindi a spese del Dicastero degli affari esteri, secondo le richieste di alcuni.

Nel contempo venivano presi contatti con l'assessorato al turismo della provincia di Firenze - dato che l'agenzia di viaggi ha sede nel capoluogo toscano e che la maggior parte dei viaggiatori proveniva dalla suddetta provincia - e con la Polaria dell'aeroporto di Verona, dove si trovava fermo l'aereo che doveva riportare il gruppo in Italia.

Grazie all'opera del vice questore della polizia di frontiera di Verona, nonché ai contributi messi a disposizione dalla provincia di Firenze e da una società privata, veniva da ultimo raggiunto un accordo tra la «Leonardo da Vinci» e la «Lennox Airways» e venivano riportati in patria i connazionali.

Si fa presente che la legge-quadro sul turismo n. 217 del 1983, all'articolo 9, individua esclusivamente l'obbligo per le imprese di viaggio del versamento del deposito cauzionale, non precisandone l'importo, senza nulla dire in ordine all'obbligatorietà della stipula della polizza assicurativa che dovrebbe garantire l'esatto adempimento degli obblighi assunti verso i clienti con il contratto.

L'attività legislativa demandata alle regioni al riguardo non è uniforme, soprattutto per quanto attiene ai valori differenziati del deposito cauzionale e alla previsione della garanzia assicurativa.

Nel merito della questione, si deve osservare che l'articolo 15, ultimo comma, della legge della regione Toscana 17 novembre 1986, n. 51, prescrive tassativamente per le agenzie di viaggi l'obbligo di stipulare polizze assicurative a garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti verso i clienti con il contratto di viaggio. Per i massimali, tuttavia, non è stato fissato alcun importo minimo.

Deve comunque aggiungersi che la giunta regionale della Toscana ha in corso di elaborazione una proposta di legge recante nuove norme in materia di attività di organizzazione di viaggio, con la quale si intende apportare rilevanti modifiche all'attuale disciplina. Le innovazioni riguarderanno, soprattutto, lo schema tipo cui dovranno uniformarsi le polizze in questione e i massimali minimi di riferimento distinti per argomento e per volume d'affari delle imprese di viaggio in relazione al costo complessivo dei servizi offerti.

Si fa infine presente che la disciplina contrattuale concernente «i viaggi, le vacanze, i circuiti tutto compreso» è regolata dalla direttiva CEE 13 giugno 1990, n. 314, la quale prevede la corresponsabilità dell'organizzatore e/o del venditore per inadempimento o cattiva esecuzione del contratto.

Ai fini dell'attuazione di tale provvedimento comunitario, il disegno di legge n. 1381 del Senato («legge comunitaria 1993») ha previsto all'articolo 1, comma 1, l'emanazione di un decreto legislativo *ad hoc* secondo i principi e criteri direttivi stabiliti all'articolo 21 del disegno di legge medesimo.

Il Ministro dei trasporti
COSTA

(17 settembre 1993)

PONTONE. - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* -
Premesso:

che nei giorni scorsi la chiesa settecentesca di Santa Maria Egiziaca a Napoli è stata letteralmente saccheggiata;

che, oltre alla preziosissima tela del Giordano, uno stupendo dipinto del '600 di tre metri per quattro, sono stati rubati altri dodici quadri e sono state depredate le altre sei cappelle; stessa sorte hanno subito le acquasantiere, le porte rivestite in oro del tabernacolo, calici d'argento ed altri oggetti;

che questo desolante episodio non sembra un fatto «sporadico» dato che solo due settimane prima era stata oggetto di razzia un'altra chiesa della stessa zona, Sant'Agostino alla Zecca, chiusa dall'epoca del terremoto ed abbandonata al degrado, nella quale è stato fatto scempio degli organi e sono stati rubati dei quadri,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda adottare per garantire la dovuta sicurezza al nostro patrimonio artistico, onde evitare che si debbano ripetere episodi come quelli di Napoli, soprattutto in considerazione del fatto che le numerose richieste di sistemi antifurto e di sicurezza ripetutamente inoltrate non hanno mai ricevuto alcuna risposta.

(4-03131)

(6 maggio 1993)

RISPOSTA. - Il fenomeno dei furti d'arte sacra a Napoli ha avuto, effettivamente, un notevole incremento; tra le chiese colpite, Santa Maria Egiziaca a Forcella è uno dei numerosi edifici religiosi privi di sistema di sicurezza.

Non è stato, infatti, possibile erogare alcun finanziamento, ai sensi della legge n. 431 del 1990, a favore della predetta chiesa, stante il gran numero di richieste in relazione alle disponibilità di fondi.

Si ricorda, altresì, che enti ed istituti possono usufruire, compatibilmente con le risorse disponibili, di un concorso nelle spese sostenute per la prevenzione delle opere d'arte ad essi appartenenti, a carico del bilancio di questo Ministero, nella misura massima del 50 per cento.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali

RONCHEY

(16 settembre 1993)

PROCACCI. - *Ai Ministri dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali e dell'agricoltura e delle foreste.* - Premesso:

che il consiglio comunale di Grosseto, nella riunione di mercoledì 24 luglio 1991, ha approvato a maggioranza, con delibera n. 99, una variante al piano regolatore generale per disciplinare *ex novo* lo sviluppo economico, sociale, turistico e culturale della città, delle campagne, della costa ed altro;

che uno degli obiettivi preferenziali del nuovo strumento urbanistico sembra essere, ancora una volta, il saccheggio del territorio e dell'ambiente di Principina a Mare, una piccola frazione in provincia di Grosseto, la quale, nonostante le periodiche lottizzazioni e la massiccia cementificazione subite dagli anni '70 in poi (si vedano le interroga-

zioni, presentate alla Camera dei deputati, 4-19348 della V legislatura, 4-14406 e 4-30649 della X legislatura, rimaste prive di riscontro), è ancora una località paesaggisticamente pregevole, carica di bellezze naturali peculiari della Maremma toscana, le quali, ad avviso dell'interrogante, andrebbero senz'altro protette a norma della legislazione vigente in materia sia nazionale sia della regione Toscana;

che il consiglio del consorzio del Parco naturale della Maremma, con deliberazione n. 36 dell'11 marzo 1992, ha evidenziato con preoccupazione come alcune delle previsioni contenute nel progetto di variante al piano regolatore di Grosseto siano poco meditate, inopportune e contraddittorie; ha lamentato ulteriormente l'incidenza edile della variante che prevede, per la sola Principina a Mare, che è prossima ai confini del Parco, un incremento volumetrico di manufatti, tra edilizia abitativa, alberghiera e servizi, stimabile intorno ai 75.000 metri cubi, il che rappresenta, oltre alla soffocante cinturazione del Parco, un esubero di territorio coperto con una pressione antropica di tale portata da compromettere seriamente sia la sopravvivenza della secolare pineta del Tombolo, con il suo bosco e sottobosco, sia la fascia costiera che presenta una emergenza naturalistica di assoluto rilievo quale duna di spiaggia;

che il Coreco della Toscana, sezione di Grosseto, con decisione n. 14 dell'11 settembre 1991, dopo una serie di rilievi, non soltanto formali, ha rimesso al sindaco della città, chiedendo chiarimenti ed elementi integrativi, la variante di cui trattasi giudicandola carente di dati e documentazione, quali:

- a) elenco dei vincoli attualmente esistenti nel territorio;
- b) cartografia dello strumento urbanistico vigente;
- c) pareri dell'amministrazione provinciale e del Parco naturale della Maremma;
- d) controdeduzioni all'esposto dell'ingegner Alberto Poggiali;
- e) attestazione di legittimità del segretario generale del comune, così come prescritto dall'articolo 53 della legge n. 142 del 1990, ed altro;

che nel corso di una successiva riunione del Coreco della Toscana, sezione di Grosseto, del 21 dicembre 1991, dedicata all'esame e alla valutazione dei chiarimenti e degli elementi integrativi alla variante, richiesti al comune di Grosseto e da questo inviati, i commissari Balducci e Pedrolì hanno espresso il loro dissenso dalla decisione adottata dal Comitato a maggioranza sugli atti per tutti i motivi di illegittimità evidenziati nella relazione istruttoria per violazione dell'articolo 53 della legge n. 142 del 1990 e degli articoli 1, comma 1, e 2, comma 3, della stessa legge, in connessione all'articolo 128 della Costituzione, per violazione della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, e successive modificazioni e integrazioni, e delle varie leggi regionali in materia;

che in relazione alla intervenuta unanime decisione del Comitato di trasmettere all'autorità giudiziaria una raccomandata pervenuta il 14 dicembre 1991, in merito ai provvedimenti in esame, e a memoria del contenuto della loto nota di dissenso, i commissari Balducci e Pedrolì hanno chiesto che venissero trasmessi alla magistratura tutti gli atti della variante, ivi comprese le relazioni istruttorie dell'ufficio, con

riferimento alla precedente trasmissione alla stessa magistratura effettuata con nota n. 654 del 22 giugno 1990;

che lo stesso Coreco ha altresì osservato che «se è vero che il comune è libero di imprimere alle varie parti del suo territorio la destinazione urbanistica che ritiene più conforme ai bisogni della propria collettività, è anche vero che tale discrezionalità non è illimitata, dovendo essa esplicarsi nell'ambito delle norme legislative disciplinanti la particolare materia», norme legislative che nel paese certo non mancano (articolo 734 del codice penale; legge 29 giugno 1939, n. 1497, e relativo regolamento di applicazione approvato con decreto 3 giugno 1940, n. 1357; legge 17 agosto 1942, n. 1150; legge 28 febbraio 1985, n. 47; legge 8 agosto 1985, n. 431; legge 8 luglio 1986, n. 349; legge 18 maggio 1989, n. 183; legge 6 dicembre 1991, n. 394; legge della regione Toscana 29 giugno 1982, n. 52; legge della regione Toscana 31 dicembre 1984, n. 74; deliberazioni del consiglio regionale della Toscana del 13 luglio 1988, n. 296, e 6 marzo 1990, n. 130, in esecuzione della legge n. 431 del 1985; legge della regione Toscana 26 gennaio 1990, n. 4; delibera del consiglio regionale della Toscana 30 gennaio 1990, n. 47; legge della regione Toscana 5 giugno 1975, n. 65);

che di fronte a tale reiterato assalto alle bellezze naturali e paesaggistiche di Principina a Mare e considerata l'inosservanza, oltre che delle leggi nazionali e regionali, anche dello specifico e mirato decreto interministeriale 27 gennaio 1958, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 105 del 2 maggio 1958, che ha dichiarato Principina a Mare area protetta di notevole interesse pubblico, il locale Comitato per la tutela della frazione ha inoltrato in data 12 novembre 1991 un circostanziato esposto alla competente autorità giudiziaria, corredato dal parere tecnico del professor Amedeo Alpi, ordinario di fisiologia vegetale presso l'Università di Pisa, provvedendo nel contempo a denunciare pubblicamente i fatti,

l'interrogante chiede di sapere:

di quali informazioni i Ministri in indirizzo siano in possesso riguardo alla situazione predetta;

quali iniziative, per quanto di propria competenza, intendano assumere per prevenire ed evitare una situazione di grave degrado ambientale con danni irreparabili al territorio di Principina a Mare con il suo inestimabile patrimonio di verde pubblico.

(4-02866)

(25 marzo 1993)

RISPOSTA. - Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri e per quanto di competenza di questo Ministero.

Come è noto, l'adozione degli strumenti urbanistici non prevede esame da parte di questa amministrazione, essendo la materia urbanistica trasferita alla competenza degli enti locali.

Considerato, però, che il nuovo piano regolatore predisposto dal comune di Grosseto prevede interventi nella frazione di Principina a Mare che stravolgerebbero l'aspetto paesistico-ambientale dei luoghi, in data 7 luglio 1993 si è invitato il comune, nello spirito di collaborazione

che deve uniformare l'attività degli organi pubblici, ad un ulteriore esame del piano in collaborazione con i tecnici della competente soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Siena.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali
RONCHEY

(16 settembre 1993)
