

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 20 al 24 novembre 1997)

INDICE

BARRILE: sulla scomparsa in mare dell'imbarcazione «Raffaele» e del suo equipaggio (4-03112) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 4013	gna (4-03354) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 4027
BATTAFARANO: sulla richiesta di cittadinanza italiana presentata dalla signora Elena Kharitonova (4-06621) (risp. NAPOLITANO, <i>ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile</i>)	4014	CAMBER: sull'ufficio merci ferroviario di Trieste (4-03660) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4029
BESOSTRI: sull'immatricolazione di autovetture per servizio di noleggio con conducente di proprietà di una società (4-04343) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4014	sulla rete ferroviaria in provincia di Trieste (4-03663) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4031
BEVILACQUA: sul degrado delle stazioni ferroviarie di Joppolo e Nicotera (Vibo Valentia) (4-01910) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4016	CIRAMI, MINARDO: su un nuovo sistema di traghettamento da e per la Sicilia (4-05360) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4034
BORTOLOTTI: sulla discarica del comune di Cassola (4-03165) (risp. RONCHI, <i>ministro dell'ambiente</i>)	4017	DE CORATO: sulla demolizione e ricostruzione dell'edificio ex seminario ed ex caserma dei carabinieri a Torre Orsaia (Salerno) (4-07558) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	4035
sul degrado della stazione ferroviaria di Lonigo (Vicenza) (4-04511) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4023	DE LUCA Athos: sulla fermata dei treni della direttrice Roma-Firenze-Roma alla stazione di Alviano (4-03940) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4038
CADDEO: sul porto industriale di Oristano (4-01585) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4026	sugli insediamenti di cambiavalute nelle città turistiche (4-03990) (risp. PINZA, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>)	4039
CADDEO ed altri: sul raddoppio della tratta ferroviaria Decimomannu-San Gavino in Sardegna		sui referendum consultivi comunali (4-07609) (risp. NAPOLITANO, <i>ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile</i>)	4041

DOLAZZA: sul potenziamento della flotta da trasporto aereo per le esigenze dell'Aeronautica militare (4-01949) (risp. SERRI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) Pag. 4042	no-Roma (4-03646) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) Pag. 4066
FUMAGALLI CARULLI: sulle revisioni degli autoveicoli a privati (4-04890) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4047	PIANETTA ed altri: sul presunto coinvolgimento dell'Iran in alcuni gravi attentati terroristici (4-07094) (risp. TOIA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 4067
sulla soppressione del distretto notarile di Casale Monferrato (Alessandria) (4-04997) (risp. FLICK, <i>ministro di grazia e giustizia</i>) 4048	PIERONI: sul cambiamento dell'orario di un treno alla stazione di Loreto (4-03190) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4068
FUSILLO: sulla Carical e sulla Caripuglia (4-02716) (risp. PINZA, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i>) 4049	PORCARI: sullo stanziamento di fondi per l'acquisto di autobus da parte del Ministero dei trasporti (4-02938) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4069
GERMANÀ: sull'inquinamento atmosferico nell'area industriale di Milazzo-Giammoro (4-00405) (risp. CALZOLAIO, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente</i>) 4053	RECCIA: sull'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Caserta (4-00146) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4070
LA LOGGIA, SCHIFANI: sullo stanziamento di fondi per l'acquisto di autobus per le regioni a statuto ordinario (4-03095) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4055	ROSSI ed altri: sull'interporto di Bergamo (4-04130) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4073
LOMBARDI SATRIANI: sull'eventualità di scioglimento del consiglio comunale di Squillace (4-07566) (risp. NAPOLITANO, <i>ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile</i>) 4056	RUSSO SPENA: sulle irregolarità verificatesi presso l'istituto di cultura e l'ambasciata di Algeri (4-02214) (risp. TOIA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>) 4075
LORENZI ed altri: sull'utilizzo dei fondi assegnati alle Ferrovie dello Stato spa per la ricostruzione della linea Bra-Ceva (4-02739) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4058	SALVATO: sulla mancata fermata presso la stazione di Torre Annunziata Centrale del treno intercity «Carignano» il 5 novembre 1996 (4-02773) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4078
MANFREDI: sulla sospensione del servizio dei treni navetta adibiti al trasporto di veicoli e passeggeri fra le stazioni di Briga ed Iselle (4-02177) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4060	SARTO: sulla verifica del Governo sul progetto di quadruplicamento ferroviario (4-04798) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4079
MIGNONE ed altri: sull'affidamento ai privati della revisione degli autoveicoli (4-03733) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4061	SERENA: sulla tassa sulle tartarughe (4-01776) (risp. CALZOLAIO, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente</i>) 4081
NOVI: sulla realizzazione del progetto «Città della scienza» (4-01035) (risp. MACCIOTTA, <i>sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica</i>) 4063	SPECCHIA: sul prolungamento dell'orario di apertura dei musei (4-06410) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>) 4082
PERA: sugli interventi turistici regionali (4-07216) (risp. BERSANI, <i>ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo</i>) 4065	sulla tutela della chiesa dei Cappuccini a Brindisi (4-06493) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>) 4083
PERUZZOTTI: sulla sostituzione del locomotore dell'espresso in servizio sulla tratta Mila-	UCCHIELLI: sui collegamenti ferroviari con la città di Pesaro (4-03721) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>) 4084
	WILDE: sul rilascio di certificati da parte della UISP (4-05833) (risp. VELTRONI, <i>ministro</i>)

<i>per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>	Pag. 4086	sull'abbassamento del livello di sicurezza della circolazione ferroviaria (4-02091) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 4091
sull'affresco di Luigi Montanarini nella sede del CONI (4-07552) (risp. VELTRONI, <i>ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport</i>)	4087	sugli incarichi dirigenziali a personale delle Ferrovie dello Stato (4-02094) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4095
WILDE ed altri: sulla realizzazione da parte delle Ferrovie dello Stato dei tracciati ad alta velocità (4-02069) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4089	sulla realizzazione dell'alta velocità sulla tratta ferroviaria Roma-Napoli (4-02097) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4097
sulla ristrutturazione della tratta ferroviaria Roma Nord (4-02075) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4090	ZILIO: sul raddoppio della linea ferroviaria Bergamo-Treviglio (4-03391) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4102
sulla vendita alla CDI del centro studi di medicina dei trasporti delle Ferrovie dello Stato (4-02082) (risp. BURLANDO, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	4091		

BARRILE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che dalla data del 20 novembre 1996 il motopesca denominato «Raffaele», iscritto al n. 9 PC 539 dei RR.NN.MM. e GG. di Locamare Martinsicuro, compartimento marittimo di Giulianova, trasferitosi da poche settimane nel compartimento marittimo di Messina, risulta essere disperso insieme ai componenti l'equipaggio tra cui il proprietario, signor Vincenzo Catanzaro, nato a Sciacca (Agrigento) il 30 maggio 1965 ed ivi residente, ed i signori Francesco Catanzaro, classe 1971, ed Ignazio Catanzaro, classe 1937, anche essi di Sciacca;

considerato che alla data odierna non si hanno notizie del ritrovamento,

si chiede di conoscere quali iniziative siano state messe in atto da parte del Governo per proseguire le ricerche per il ritrovamento dei marinai dispersi e per l'individuazione del relitto;

quali azioni il Governo intenda mettere in atto per fare piena luce sull'accaduto.

(4-03112)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – Le operazioni di ricerca della motopesca «Raffaele» e del suo equipaggio si sono protratte sino al 14 dicembre 1997, con esito negativo.

C'è da sottolineare che la Capitaneria di porto di Reggio Calabria ha dovuto affrontare notevoli difficoltà dovute all'esiguità degli elementi di base per la ricerca, in quanto l'armatore ha fornito dati contrastanti sulla data di partenza della motopesca da Messina e sulle probabili zone di pesca verso cui era diretta, nonché sull'appartenenza o meno all'imbarcazione del materiale ligneo rinvenuto in mare.

Le ricerche proseguono tuttora nell'ambito delle normali attività di istituto, purtroppo con scarsi risultati.

Si è provveduto, tra l'altro, ad informare le autorità marittime e consolari competenti sull'area della scomparsa dei quattro componenti dell'equipaggio, in caso di rinvenimento di un qualunque elemento ad essi riconducibile.

Nelle ricerche dell'eventuale relitto è stato impegnato anche un cacciamine dello Stato Maggiore Marina, ricerche che però a tutt'oggi non hanno dato esito.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che la signora Elena Kharitonova, nata a Mosca il 5 novembre 1971, coniugata con il cittadino italiano Mario Curatolo, residente a Taranto, ha chiesto di acquisire la cittadinanza italiana ai sensi dell'articolo 5 della legge 5 febbraio 1992, n. 91, essendo in possesso dei requisiti prescritti dalla legge;

che a due anni di distanza dalla domanda la Kharitonova non ha ottenuto ancora nè la cittadinanza italiana nè qualsivoglia risposta sull'esito della richiesta,

si chiede di sapere se non si intenda sollecitare l'ufficio competente a definire con urgenza la pratica in questione ed eventuali altre similari.

(4-06621)

(25 giugno 1997)

RISPOSTA. – In data 18 marzo 1997, sentiti i pareri di competenza del Dipartimento della pubblica sicurezza e del Ministero degli affari esteri, è stato adottato il decreto di conferimento della cittadinanza italiana alla signora Elena Kharitonova, successivamente trasmesso alla prefettura del luogo di residenza della interessata per la notifica.

Il provvedimento è stato adottato entro il termine di 730 giorni dalla data di presentazione della istanza corredata della prescritta documentazione previsto dalla vigente normativa.

*Il Ministro dell'interno e per il coordinamento
della protezione civile*
NAPOLITANO

(13 novembre 1997)

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

che con l'entrata in vigore della legge n. 21 del 15 gennaio 1992, riguardante gli autoservizi pubblici non di linea, si è venuto a sanare un vuoto legislativo, compensato in precedenza dalle amministrazioni locali secondo criteri autonomi, ma la legge suddetta, pur segnando le linee guida, non ha considerato le necessità operative del servizio di noleggio con conducente, confondendolo con il servizio di taxi;

che la direzione provinciale della motorizzazione civile e trasporti in concessione di Milano, essendosi trovata a dover concedere una immatricolazione ad una vettura per servizio di noleggio con conducente, appartenente ad una società, ha posto il quesito alla direzione centrale di Roma e ha ottenuto l'indicazione di adeguarsi alle altre motorizzazioni civili trasporti in concessione, che, a detta della circolare, immatricolano solo vetture di singoli in possesso di autorizzazione comunale (sulla base dell'articolo 8 della legge-quadro n. 21 del 15 gennaio 1992,

che recita: «La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali ... ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* del veicolo o natante che possono gestire in forma singola o associata»);

che l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e trasporti in concessione e la sua direzione generale non hanno alcuna competenza in ordine all'autorizzazione dell'attività (di competenza del comune), mentre invece esercitano un abuso di potere con il diniego dell'immatricolazione per motivi attinenti alla titolarità di autorizzazione del servizio, come è stato anche riconosciuto da un'ordinanza del 26 luglio 1996 del tribunale amministrativo regionale della Lombardia (in seguito a ricorso rappresentato e difeso dallo scrivente) che attribuisce alla motorizzazione civile competenza esclusivamente tecnica, in sede di verifica dell'idoneità del veicolo, restando invece interdetto ogni riscontro di natura diversa;

che oltre all'evidente abuso di potere ci si trova in presenza di un'interpretazione discutibile della legge n. 21 del 1992 in quanto non è incontrovertibile che l'autorizzazione debba essere rilasciata esclusivamente a persone fisiche, e non anche a persone giuridiche, ed infatti l'interpretazione dell'ufficio provinciale di Milano non è unanimemente seguita dagli altri uffici provinciali, che immatricolano senza problemi autovetture intestate a persone giuridiche;

che se effettivamente la legge-quadro avesse stabilito tale limitazione ci si troverebbe in presenza di un caso di illegittimità costituzionale, per interferenza in materia di competenza del comune in sede di regolamento, ma anche per ingiustificata disparità di trattamento dei cittadini italiani, discriminati in questo caso nei confronti dei cittadini comunitari, poichè persone giuridiche degli altri Stati dell'Unione europea possono esercitare l'attività in Italia,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei problemi che sono sorti riguardo alle categorie in questione;

in particolare se sia a conoscenza della situazione di blocco delle immatricolazioni per le vetture per servizio di noleggio con conducente, situazione particolarmente gravosa per gli interessati che dipendono dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e trasporti in concessione di Milano, i quali sono costretti a rivolgersi ad altri uffici, con onerosi costi di trasferimento, oppure a ricorrere al TAR per ogni singola vettura;

quali provvedimenti intenda adottare per risolvere tale questione particolare e per fare chiarezza in genere in un settore dove la confusione è causata da una controversa interpretazione della legge n. 21 del 1992, nonchè da un'ingerenza illecita della motorizzazione civile e trasporti in concessione in compiti non di sua competenza.

(4-04343)

(25 febbraio 1997)

RISPOSTA. – In relazione all'interrogazione in oggetto si chiarisce che i problemi sollevati rientrano in due diverse fattispecie.

La prima riguarda l'interpretazione delle norme contenute nella legge-quadro 15 gennaio 1992, n. 21, per ciò che concerne l'individuazione dei soggetti destinatari delle autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente.

La seconda investe, invece, la sfera di competenza dell'Amministrazione relativamente al rilascio delle carte di circolazione per le autovetture da adibire al predetto servizio di trasporto.

Con riferimento alla prima fattispecie non si può che confermare l'interpretazione più volte espressa circa l'obbligatorietà, imposta ai comuni dall'articolo 8 della legge n. 21 del 1992, del rilascio delle autorizzazioni per il servizio di noleggio con conducente alle sole persone fisiche.

Per quel che concerne la seconda problematica si rileva che il compito dell'Amministrazione dei trasporti si esaurisce nell'accertamento dell'idoneità tecnica del veicolo e nella verifica della mera sussistenza del titolo autorizzativo, non avendo l'Amministrazione titolo per sindacare la legittimità di atti autorizzativi rilasciati da altre Amministrazioni dello Stato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che la stazione del comune di Joppolo, in provincia di Vibo Valentia, versa in condizioni di crescente degrado;

che, a seguito delle numerose proteste dei viaggiatori e di chi abita nelle immediate vicinanze, il sindaco ha inviato nei giorni scorsi una lettera all'ufficio compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Reggio Calabria;

che la stessa cosa, da tempo, si verifica nella vicina stazione del comune di Nicotera a causa delle pessime condizioni igieniche dei locali e della mancanza di ogni controllo che favorisce azioni di microcriminalità diretta al danneggiamento delle strutture,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda assumere per rimuovere la situazione di disagio e di degrado progressivo delle strutture ivi esistenti.

(4-01910)

(24 settembre 1996)

RISPOSTA. – Le due stazioni delle Ferrovie dello Stato di Joppolo e Nicotera sono attualmente fermate impresenziate, essendo state dismesse dall'Asa rete a seguito dell'attivazione del sistema di controllo centralizzato (C.T.C.).

I locali delle due stazioni sono stati e sono tuttora oggetto di atti vandalici che hanno portato allo stato attuale di degrado.

Peraltro, sono stati adottati e si stanno completando numerosi interventi di pulizia degli ambienti con conseguente chiusura dei locali non più gestibili dando incarico all'ASL n. 11 di Reggio Calabria di provvedere ad effettuare interventi di derattizzazione e disinfezione.

Al completamento degli interventi all'interno delle stazioni seguiranno quelli finalizzati alla periodica pulizia delle aree esterne.

Nel contempo i locali delle due stazioni sono stati offerti in uso alle amministrazioni comunali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che il 4 febbraio 1991, con decreto n. 344, il presidente della giunta regionale del Veneto, Gianfranco Cremonese, approvava in linea tecnica il progetto presentato dalla ditta GIE srl del gruppo Ferruzzi per una discarica di tipo 2B per rifiuti speciali non putrescibili in comune di Cassola (Vicenza);

che l'area in questione è definita nel Piano territoriale regionale di coordinamento ad alta vulnerabilità, in quanto da questa zona si alimenta la falda da cui prelevano acqua molti acquedotti delle province di Vicenza, Padova e Treviso;

che i comitati e le associazioni locali hanno denunciato fin dall'inizio l'incredibile scelta localizzativa ed evidenziato i rischi di una tale operazione;

che da parecchi giorni la discarica, nella quale sono fino ad oggi arrivati rifiuti per un milione e 300.000 metri cubi, ha cominciato a causare problemi gravissimi;

che secondo gli accertamenti effettuati i rifiuti «non putrescibili» sprigionano dai 700 ai 1.000 metri cubi di biogas ogni ora; tale gas ha trovato dei varchi nelle pareti e migra orizzontalmente attraverso il materasso ghiaioso del sottosuolo, invade scantinati, piani sottostrada, pozzi, la rete delle acque meteoriche fino a 150 metri dalla discarica;

che nella zona si avvertono odori insopportabili, non certo riscontrabili in altre discariche di rifiuti «non putrescibili», e molti cittadini avvertono irritazioni agli occhi ed alle vie respiratorie, nausea e cefalee; molti sono ricorsi a controllo medico;

che nel percolato della discarica sono presenti quantità anomale di ammoniaca;

che il sindaco nei giorni scorsi ha ordinato lo sgombero di alcuni edifici, poichè la presenza di biogas infiltratosi dal sottosuolo,

secondo le rilevazioni dei vigili del fuoco, è superiore alla soglia di esplosività;

che l'attivazione di un impianto d'emergenza per la captazione del biogas non ha risolto il problema;

che c'è grave preoccupazione per il rischio, a questo punto evidente, di inquinamento della falda; i pozzi spia in funzione non permettono un reale monitoraggio e l'acqua potabile di mezza regione è in pericolo;

vista la gravità della situazione,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda assumere per scongiurare il rischio di esplosioni, di inquinamento delle falde, di danni alla salute pubblica;

quali urgenti interventi verranno presi per chi ha subito l'ordinanza di sgombero;

quali iniziative siano in atto per individuare le responsabilità di un tale disastro e quali provvedimenti verranno adottati a carico dei reponsabili;

come sia possibile che un milione e 300.000 metri cubi di rifiuti possano essere fatti passare per «non putrescibili», senza che nemmeno uno dei 30.000 camion che li hanno trasportati venga fermato dalla polizia stradale, dai carabinieri e dalla Guardia di finanza per un controllo e smascherato.

(4-03165)

(4 dicembre 1996)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione di cui all'oggetto, sulla base delle risultanze assunte dall'esame della documentazione relativa alla discarica di Cassola, si è potuto rilevare che si evidenziano emissioni odorigene diffuse il cui regime giuridico è disciplinato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988. Le normative statali vigenti che dettano le linee guida non prevedono limiti specifici per l'emissione di odori; tuttavia esiste la possibilità di abbattere le emissioni mediante il convogliamento dei gas prodotti dalla fermentazione (biogas) ed il loro riutilizzo termico per la produzione di energia. Questi tipi di interventi sono previsti dalle normative di smaltimento dei rifiuti che prevedono altresì che siano le Regioni a stabilire l'obbligo del convogliamento.

L'area di pertinenza della discarica GIE (Gestione Impianti Ecologici srl) rientra in parte nel territorio comunale di Cassola ed in parte in quello di Romano d'Ezzelino; si fa presente che negli anni 1989-90 la stessa area veniva fatta oggetto, da parte della società Calcestruzzi spa (Gruppo Ferruzzi), con sede in Ravenna di istanza per il rilascio di autorizzazione per escavazione di materiale per edilizia, presso la competente commissione della Regione Veneto.

L'anzidetta ditta, che si era occupata della escavazione, nel gennaio del 1992 cedeva l'intera area, in sublocazione la parte rientrante nel territorio di Cassola ed in comodato gratuito la parte rientrante nel territo-

rio di Romano d'Ezzelino, alla ditta GIE, la quale doveva gestire il conferimento, nella sola parte ricompresa nel territorio comunale di Cassola, di rifiuti speciali assimilabili agli urbani non putrescibili.

La GIE risulta detenuta, per il 45 per cento delle azioni, della SIS (Società per l'Igiene del Suolo) che è una società di diritto privato controllata interamente dal Comune di Bassano del Grappa, per il 4 per cento dal signor Fabris Artenio, industriale del Vicentino, mentre per il 51 per cento era detenuto dalla società ECO.CAL. di Ravenna, successivamente acquistata da un consorzio di imprese e trasformata in Systema Srl, con sede in Brescia.

Inoltre, la Systema srl è controllata dalle società Slia spa di Roma, Ferralpi spa di Brescia, Reba, controllata dalla Caleppio Scavi di Roma (Gruppo Brignoli di Bergamo) e ISA, controllata dal Gruppo Rossini di Rimini, tutte con il 25 per cento circa del capitale.

Tra gli amministratori della GIE spicca il nome del presidente e legale rappresentante Montanucci Pier Angelo, residente in Roma, il quale in qualità di amministratore anche della Systema srl risulta il punto di riferimento del gruppo per la discarica di Cassola.

Al riguardo si fa presente che dei cinque consiglieri di amministrazione della Systema srl tre risultano essere stati inquisiti per reato contro la pubblica amministrazione, tra cui il Montanucci, e uno di essi è stato anche sottoposto ad un lungo periodo di carcerazione.

Tali reati sarebbero stati compiuti in relazione ad altre società del gruppo, sempre connesse alla gestione di discariche, ma senza alcun riferimento ai fatti di Cassola.

Ritornando all'attività svolta, la GIE si avvaleva di una delibera del Consiglio comunale di Cassola, discussa ed approvata dalla regione Veneto, con decreto n. 2116 in data 25 settembre 1992, che autorizzava il conferimento di rifiuti non putrescibili nell'area indicata, per un periodo di dieci anni. Tale autorizzazione presentava, però, un vizio formale, dato che, trattandosi di discarica controllata di seconda categoria tipo B, dovevano essere autorizzati solamente i conferimenti di rifiuti non putrescibili previsti dalla normativa mentre, invece, nel citato decreto regionale venivano indicati altri tipi di rifiuti, tra i quali vari scarichi industriali contenenti cellulosa ed altri materiali soggetti a decomposizione organica a contatto con l'acqua.

Inoltre, nella concessione rilasciata dalla regione Veneto, l'Amministrazione comunale di Cassola appariva quale beneficiaria di una somma di denaro in percentuale alla quantità di rifiuti conferiti; pertanto, se si calcola che il volume complessivo delle discariche ammonta a circa 1.250.000 metri cubi di rifiniti, risulterebbe che il comune di Cassola, nell'arco dei tre anni di attività, abbia incassato circa 2.300.000.000 di lire su un giro di affari di circa sessanta miliardi complessivi.

Va, comunque, precisato che la suddetta ricettività indicherebbe un volume d'affari complessivo ben maggiore, che si aggirerebbe sui cento miliardi; però, sembra che la GIE, durante il controllo Ferruzzi, abbia praticato una politica dei prezzi estremamente aggressiva, che ha spiazzato le discariche concorrenti, ma ha determinato minori introiti, nonchè il riempimento del sito in tempi estremamente veloci.

Peraltro, va aggiunto che la SIS ha svolto in appalto attività di trasporto di rifiuti all'interno della discarica, riuscendo così ad effettuare un controllo sui pesi e sulle quantità, che ha garantito le entrate comunali e, in qualche modo, avrebbe anche dovuto garantire la corrispondenza dei materiali a quanto previsto normativamente.

Inoltre, nell'apposita convenzione stipulata dalla ditta GIE e dal Comune di Cassola per la gestione della discarica, veniva previsto in aggiunta ai controlli di legge un ulteriore controllo da effettuarsi a cura della stessa amministrazione sulla quantità e tipologia di rifiuti smaltiti.

Quest'ultimo incarico, finanziariamente di spettanza della GIE, veniva conferito alla società RIPA di Vicenza, ditta operante nel settore del controllo dell'inquinamento ambientale, da molti reputata poco adeguata per svolgere correttamente le proprie funzioni.

A tale contesto si verificavano, sin dal momento della chiusura del sito, nel gennaio 1996, varie segnalazioni da parte dei residenti nella zona, con cui si portava a conoscenza dell'Amministrazione comunale l'esistenza di anomali fenomeni di esalazioni nocive di gas.

Ne conseguiva che nell'aprile 1996 veniva imposto alla ditta GIE, con ordinanza sindacale, la messa in opera di un idoneo impianto di captazione e combustione di biogas proveniente dalla discarica.

Successivamente segnalazioni circa l'aggravarsi del fenomeno rendevano necessarie ulteriori verifiche tecnico-sanitarie, effettuate dall'ULSS n. 3 di Bassano del Grappa e dal Comando Provinciale dei vigili del fuoco, che, nel novembre 1996 accertavano la presenza anomala di una consistente concentrazione di biogas nella zona, tale da costituire pericolo per l'incolumità e la salute dei cittadini residenti nella fascia circostante la discarica, come confermato da un episodio di accensione di una sacca di biogas depositatasi all'interno della cantina di una abitazione.

A questo punto il sindaco del Comune di Cassola emetteva una ordinanza di sgombero cautelativo di due abitazioni, intimando nel contempo alla GIE di provvedere ad una urgente e meticolosa bonifica del sito, mediante la realizzazione di ulteriori linee di combustione e captazione di biogas.

Tale situazione veniva segnalata, da parte del Sindaco del Comune di Cassola, anche alla Procura della Repubblica di Bassano del Grappa.

Al riguardo va, altresì, riferito che l'improvvisa formazione di biogas nel sito sarebbe stata determinata da un improprio conferimento di rifiuti putrescibili, comunque inspiegabilmente previsti nella regolare autorizzazione regionale; pertanto, non essendo stata ufficialmente preventivata la formazione di biogas, il progetto iniziale approvato non era comprensivo dell'installazione di idoneo impianto di captazione e combustione di biogas, resosi successivamente necessario.

Inoltre, come risulta dalla perizia stilata dallo «Studio LAB ASA» di Treviso, veniva accertato che nella discarica in menzione circa il 20 per cento dei conferimenti era costituito da materiale denominato «Pulper di Cartiera», ossia da un tipo di rifiuto non ricompreso nell'elenco

di quelli ammessi allo svolgimento nè dal Comune di Cassola nè dai decreti di autorizzazione regionali e provinciali.

Peraltro, anche la ditta Tecno Ambiente, incaricata dalla GIE di effettuare una perizia tecnica, ammetteva lo smaltimento in discarica di rifiuti putrescibili con il contenuto di cellulosa stimato tra il 10 e il 13 per cento.

Circa i reali rischi per l'ambiente va segnalato, oltre al pericolo di esplosioni di alcune sacche di gas, il fatto che sono state rinvenute tracce di CVM (cloruro di vinile monomero), sostanza cancerogena al cui riguardo la ULSS di Bassano ha già interessato l'Istituto superiore di sanità, allo scopo di accertare se si tratti di un rischio specifico ovvero generico, cioè riguardante ogni tipo di discarica presente sul territorio nazionale.

Alla stessa ULSS non risultano allo stato casi di nausea, cefalee e/o irritazioni di altro tipo connessi al funzionamento della discarica in parola.

Per ciò che concerne gli odori insopportabili, va detto che effettivamente alcune proteste vi sono state ma solo prima della chiusura e della copertura della discarica.

Si fa anche presente che la ditta Telecogen di Bussolengo (VR) ha contattato il Comune di Cassola per sfruttare la combustione del biogas per la produzione di energia elettrica, da cui, secondo alcune stime, sarebbe possibile trarre un utile di circa 500 milioni l'anno.

Va ancora ricordato che la ditta GIE Gestione Impianti Ecologici srl ha presentato alla Regione Veneto in data 19.1.1996 un progetto di bonifica e recupero ambientale della discarica controllata di seconda categoria tipo «B», sita in Comune di Cassola.

Dall'esame della documentazione è emerso che le opere descritte risultavano in variante all'originario progetto approvato con DPGR n. 344 del 4 febbraio 1991, richiedendo, la ditta GIE, l'approvazione di un impianto di captazione del biogas, inizialmente non previsto, ed una diversa profilatura della ricopertura finale della discarica.

In considerazione delle predette circostanze e della segnalazione degli odori riportata dal sindaco di Cassola con lettera del 13 gennaio 1996, la regione ha ritenuto indispensabile effettuare un sopralluogo in loco, alla presenza dei tecnici della regione stessa, della provincia di Vicenza e del Comune di Cassola dal quale è emerso che:

- 1) alcune opere in variante erano già realizzate, ancorchè non espressamente approvate;
- 2) la sistemazione finale della discarica non è stata ancora completata, nonostante ne fosse prescritta l'ultimazione entro il 1995;
- 3) sussisteva la presenza di odore tipico di biogas.

Pertanto, essendosi riscontrata una situazione difforme rispetto alla previsione di progetto il competente Dipartimento ha richiesto all'Amministrazione Provinciale di Vicenza ed alla ditta GIE ulteriori informazioni sul progetto di variante in questione.

Successivamente, la Provincia di Vicenza ha trasmesso alcuni elementi utili all'istruttoria della pratica e nel contempo ha chiesto di stral-

ciare, anticipandone l'esame da parte della CTRA, la parte tecnica del progetto relativa all'impianto di combustione del biogas, stante l'urgenza di porre in sicurezza il sito della discarica.

In riscontro alla predetta nota dell'Amministrazione Provinciale, il Dipartimento per l'ecologia e la tutela dell'ambiente ha ritenuto che fosse più opportuno ottemperare a quanto suggerito dalla ULSS di Bassano del Grappa che chiedeva al Sindaco di Cassola l'emissione «di una ordinanza contingibile ed urgente affinché la ditta attivasse la suddetta combustione», tenuto altresì conto che detto impianto di captazione risultava già realizzato.

Conseguentemente, il Dipartimento della Regione Veneto non ha ritenuto ammissibile lo stralcio dell'aspetto tecnico relativo alla captazione del biogas dal progetto di variante presentato dalla ditta GIE, ritenendo invece di sottoporre all'esame della CTRA l'intero progetto di variante, non appena la ditta in parola avesse trasmesso tutte le integrazioni richieste dalla Regione Veneto.

Il progetto integrato è stato pertanto trasmesso alla Commissione tecnica regionale sezione ambiente, che, nella seduta del 19 settembre 1996, espresse parere non favorevole all'approvazione dello stesso.

La ditta GIE ha successivamente trasmesso alla regione Veneto una versione riveduta ed integrata del progetto di variante della discarica 2B, in particolare per quanto concerne i seguenti aspetti:

- baulatura;
- ricomposizione finale;
- captazione e combustione del biogas-monitoraggio dell'atmosfera;
- ricomposizione finale;
- monitoraggio delle acque sotterranee;
- sistema di smaltimento del percolato;
- apprestamenti di prevenzione incendi;
- tutela dell'inquinamento acustico.

Nel gennaio 1997 la Commissione Tecnico Regionale per l'Ambiente ha esaminato il nuovo progetto in variante presentato dalla GIE per la sistemazione finale del sito alla luce delle problematiche ambientali emerse e relative a impianto di captazione e combustione biogas, tenuta della copertura superficiale, monitoraggio acque sotterranee.

Tale progetto, nonostante il voto contrario di Provincia, Comune, ULSS e alcuni esperti che lo ritenevano inadeguato al raggiungimento degli obiettivi di messa in sicurezza del sito, è stato licenziato con voto favorevole, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

Nelle more dell'adozione del relativo provvedimento di approvazione, il dirigente regionale, con nota del 21 gennaio 1997, ha invitato la ditta GIE a dare comunque inizio ai lavori.

Alla ditta è stato chiesto di:

- caratterizzare, mediante carotaggi ed indagini idonei, i rifiuti stoccati ed il loro grado di decomposizione per calcolare la produzione di biogas al fine di adeguare la potenza dell'impianto di aspirazione;

adeguare la rete di monitoraggio delle acque sotterranee con la realizzazione di altri due pozzi spia;

integrare la copertura finale del sito con un telo in HDPE sopra lo strato sigillante di argilla.

Le Amministrazioni competenti (Comune, Provincia, ULSS e PMP), per spiegare la formazione del biogas, hanno formulato l'ipotesi che i rifiuti autorizzati e conferiti fossero suscettibili di fenomeni putrefattivi qualora sottoposti a determinate condizioni ambientali; tale eventualità non sarebbe stata adeguatamente valutata in sede di approvazione del progetto. Tuttavia non è da escludere che la ditta abbia effettuato conferimenti impropri di tipologie di rifiuti non autorizzati e soggetti a biodegradazione anche se tale eventualità non è stata riscontrata nel corso dei controlli effettuati dalla Provincia sui registri di carico e scarico della GIE in tutto il periodo di attività della discarica: essi hanno evidenziato la corrispondenza tra quanto registrato in carico e quanto autorizzato.

Anche i controlli espletati da personale tecnico incaricato dal Comune di presidiare le operazioni di conferimento hanno confermato quanto sopra.

La Provincia ha inoltre accertato che la conceria «Tre Effe» di Fara Vicentina non ha mai smaltito i propri fanghi presso la discarica in questione.

Sempre con riferimento all'attività di controllo della Provincia, l'Ente ha segnalato di aver proceduto a sanzionare la ditta per inadempienze amministrative ed in particolare per la mancata tenuta del quaderno di registrazione previsto dalla legge regionale n. 33/85, nonché a fare rapporto all'Autorità Giudiziaria per le difformità verificatesi e riscontrate sull'impianto e la mancata ottemperanza a provvedimento di diffida.

Per quanto concerne infine l'accertamento delle responsabilità dei fatti accaduti, si è a conoscenza che la Magistratura di Bassano ha avviato un procedimento anche su segnalazione dell'Amministrazione Provinciale di Vicenza.

Il Ministro dell'ambiente

RONCHI

(14 novembre 1997)

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

che fino al 1968 il comune di Lonigo (Vicenza) era servito da una linea ferroviaria che lo collegava direttamente con la stazione di Locara – così chiamata dal nome di una frazione del vicino comune di San Bonifacio (Verona) ma in realtà situata in comune di Lonigo – sita a 5,5 chilometri dal centro;

che tale linea venne soppressa con i primi tagli dei cosiddetti «rami secchi» e sostituita da un servizio di corriera;

che fino al 1985 la stazione di Locara era dotata di un efficiente servizio di ritiro e consegna del collettame, cioè delle merci, ampiamente utilizzato dalle molte aziende della zona; in quell'anno però le Ferrovie dello stato chiusero un gran numero di servizi di questo tipo in tutta Italia, costringendo le imprese a trasferire i trasporti su gomma a costi aumentati; il servizio di distribuzione del collettame restò solo nelle stazioni dei capoluoghi di provincia, ma la rete capillare che esisteva prima fu distrutta, con grave peggioramento nei tempi di consegna;

che nel 1992 la stazione di Locara venne disabilitata nelle ore notturne (dalle 21 alle 6 del mattino);

che nel 1994 iniziò la costruzione di un sottopassaggio pedonale della ferrovia, necessario per consentire l'apertura della stazione anche in assenza di personale di sorveglianza; il sottopasso non è agibile ai portatori di *handicap*;

che nel 1995 la stazione venne disabilitata, privata di tutto il personale residuo e ridotta a «fermata»; la biglietteria, la sala d'aspetto ed i servizi igienici vennero chiusi; da allora non viene più effettuato alcun annuncio dei treni in partenza, in arrivo o in transito; i più esperti riescono a prevedere l'arrivo del treno grazie ad una campanella, ma è impossibile sapere se sta arrivando un treno merci, un rapido, un espresso (che non fermano) o un locale;

che nel novembre 1996, su pressione del sindaco di Lonigo, sono stati riaperti i servizi igienici e la sala d'aspetto, ma con il solo personale per le pulizie e solo fino al penultimo treno della sera; per di più nel gennaio 1997 è scaduto il contratto del piccolo bar annesso alla ferrovia ed il vecchio gestore ha abbandonato l'attività (ci si chiede chi possa dargli torto); così è scomparso anche l'unico posto telefonico pubblico disponibile presso la stazione;

che l'assenza della biglietteria è causa di disagi; i viaggiatori che salgono sui treni, se riescono a trovare rapidamente un bigliettaio, non pagano la multa; l'impresa però non è sempre agevole;

che un'altra possibilità è quella offerta dalla buona volontà del signor Pontarin, tabaccaio di Lonigo, che, anticipando di tasca sua l'intera spesa e recandosi appositamente alla stazione di San Bonifacio, mette a disposizione dei cittadini i biglietti ferroviari chilometrici; non è però in grado di informare i viaggiatori della distanza con le stazioni di destinazione e dei cambi d'orario; inoltre ad ogni cambio di tariffa non sa più come recuperare la spesa dei biglietti fuori corso;

che il servizio di corriera da Lonigo alla stazione (15 corse giornaliere) non funziona nei giorni festivi e non comprende la corsa dell'ultimo treno della sera (ore 20,30): astuzia che consentirà in breve tempo di dimostrare che quella corsa è poco utilizzata e quindi va soppressa;

che il servizio è pagato dalla regione, che paga anche i servizi di corriera per Vicenza e Verona; così da una parte si risparmia chiudendo linee ferroviarie e stazioni, dall'altra si spende per pagare autoservizi sulla stessa linea,

l'interrogante chiede di conoscere:

se questo sia il modo di affrontare il problema del trasporto delle persone e delle merci;

a cosa si riferisse il Ministro in indirizzo nei suoi interventi sulla necessità di valorizzare il trasporto su rotaia, se la realtà è quella descritta;

quali urgenti interventi verranno messi in atto per riaprire e potenziare la stazione di Locara.

(4-04511)

(4 marzo 1997)

RISPOSTA. – La stazione di Lonigo (località Locaro) è posta lungo la linea Milano-Venezia, linea elettrificata a doppio binario con regime di circolazione a blocco elettrico automatico (BEA) dotato di apposita segnalazione luminosa che permette il transito e la fermata dei treni senza la presenza di operatori in loco.

Ai viaggiatori, la cui media è di circa 215 al giorno, è offerto un servizio di 12 treni sulla direttrice Milano-Venezia dalle ore 6,36 alle ore 20,10, mentre in direzione opposta ne operano 13 dalle ore 6,40 alle ore 20,33.

Nell'ottica della prevista automazione degli impianti ferroviari ed in quella, dettata anche dal Governo, di economizzare i costi di gestione, si è addivenuti al provvedimento di lasciare impresenziata la stazione in oggetto, dopo, ovviamente, aver provveduto a realizzare tutte le infrastrutture per la sicurezza ed il *comfort* dei viaggiatori come la costruzione del sottopasso di accesso ai binari, che edificato, con nulla osta dell'amministrazione comunale, con il criterio di adattabilità all'uso da parte dei disabili, permette l'eventuale inserimento di un servoscala.

Sempre in collaborazione con l'amministrazione comunale di Lonigo si è provveduto a riaprire la sala d'attesa ed i servizi igienici, oltre alla creazione di posti sosta per biciclette e motocicli.

È stato stipulato un nuovo contratto di locazione con il bar della stazione, il cui gestore, a seguito di accordo in tal senso con la Direzione regionale trasporto locale veneto, provvederà, anche, alla vendita di biglietti a fasce chilometriche, dando modo ai viaggiatori di acquistare in stazione il biglietto per distanze sino a 200 chilometri, chiedendone, nel caso, il prolungamento al personale operante sul treno, senza ulteriore sovrapprezzo.

Al riguardo si informa che si può richiedere il rimborso per i biglietti invenduti, mediante nota di accredito, presso l'impianto che ha provveduto alla fornitura.

Saranno prontamente esposte nelle bacheche della stazione tutte le informazioni relative a cambi orario, servizi sostitutivi con autobus e quanto altro può interessare i viaggiatori, mentre dal mese di ottobre entrerà in funzione un nuovo sistema di annuncio treni.

Per quanto attiene il servizio merci, si porta a conoscenza che la gestione è stata affidata alla società Omniaexpress, subentrata alla INT, che offre un servizio più capillare rispetto al precedente in quanto esteso anche a quelle località non sedi di impianti delle Ferrovie dello Stato.

La predetta società opera secondo le condizioni previste da apposita convenzione stipulata con le Ferrovie dello Stato spa e nel rispetto delle norme dettate dalle «Condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle Ferrovie dello Stato».

L'utilizzo del servizio da parte dell'utente è di facile applicazione in quanto questi rivolgendosi al punto vendita, territorialmente competente, può consegnare le merci da trasportare o concordarne il prelievo al proprio domicilio, mentre per riceverle non deve fare altro che attendere, senza alcuna formalità, al suo domicilio, nei tempi previsti per il trasporto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che il porto industriale di Oristano ha acquistato negli ultimi anni una progressiva importanza accrescendo il volume di traffico;

che questa crescita è oggi frenata da disfunzioni che riguardano alcuni servizi fondamentali:

a) la Società rimorchiatori ha in esclusiva il servizio e lo svolge con un unico mezzo, il Prada, che ha una potenza limitata, per cui è necessario far affluire un altro rimorchiatore da Porto Torres o da Portovesme, con costi proibitivi che arrivano a 24 milioni per ogni attracco;

b) il rifornimento di carburante delle navi è assicurato da autobotti che arrivano da Cagliari o da Dorgali;

che per l'installazione nel porto della stazione di servizio per il carburante esistono alcune richieste a cui inspiegabilmente finora non si è data alcuna risposta;

che questa situazione è penalizzante oltre ogni misura per le attività portuali e per l'economia di una vasta area dell'isola,

si chiede di conoscere:

come si valuti questa situazione;

quali siano le ragioni che impediscono il rilascio della concessione e cosa si intenda fare per accelerare la realizzazione nel porto della stazione di servizio per il carburante;

se non si intenda revocare l'esclusiva alla Società rimorchiatori sardi e consentire anche ad altri operatori lo svolgimento di questa attività.

(4-01585)

(1° agosto 1996)

RISPOSTA. – Il servizio di rimorchio svolto dalla Società rimorchiatori sardi è regolamentato con una concessione demaniale rilasciata alla

Società nel 1980, per mantenere sul porto di Oristano il rimorchiatore «Prode» di 680 HP.

Considerate le attuali necessità per aumentare dimensioni delle navi nel porto ed in seguito alle osservazioni di Circomare Oristano, la Società rimorchiatori ha avanzato richiesta di sostituire il rimorchio esistente con un altro della potenza di 1.200 HP, che è in fase di ultimazione.

Un rimorchiatore di potenza quasi raddoppiata potrebbe far risultare non necessario l'uso del secondo rimorchiatore nel Porto in questione e portare ad una maggiore economia di gestione per la Società ed ad un risparmio sicuramente stimolante per l'aumento del traffico.

Le spese di trasferimento da Porto Torres o da Portovesme o addirittura da Cagliari del secondo rimorchiatore possono sembrare eccessive se non si considera che quest'ultimo armato ed equipaggiato rimane inutilizzato per tutto il tempo della sosta ed è disponibile per il disormeggio delle navi al termine delle operazioni commerciali.

La richiesta di intervento del secondo rimorchiatore in appoggio al primo è giustificata dalla necessità di ormeggio di navi mercantili di grandi dimensioni che richiedono l'uso di due unità contemporaneamente.

Tuttavia, gli interventi del secondo rimorchiatore risultano in numero molto contenuto; negli ultimi tre anni sono stati complessivamente 48.

Circa la fornitura di carburante per motopesca, pilotine e per barche da diporto, si riferisce che il 1° maggio 1997 è stata autorizzata la Società Polo Termica Oristanese ad installare nel Porto un distributore SIF, dopo una lunga istruttoria che ha visto escluse le società concorrenti Garau di S. Antioco e Rujo Peppini di Siniscola in quanto il progetto esibito dalla Società Polo Termica ha offerto maggiori garanzie di sicurezza.

Tale distributore risolve i problemi delle unità da pesca che possono impiegare il carburante agevolato.

Per quanto riguarda le imbarcazioni da diporto esse sono ormeggiate nel porto turistico di Torregrande attualmente sprovvisto di colonnina di rifornimento.

È in corso l'istruttoria per autorizzare la Società Marine oristanesi che gestisce il porticciolo ad installare le pompe di benzina per tali unità.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

CADDEO, NIEDDU, MURINEDDU. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che in data 9 febbraio 1996 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione, il presidente della regione sarda e l'amministratore delega-

to delle Ferrovie dello Stato spa è stato firmato un accordo di programma per la realizzazione nell'isola di un sistema dei servizi integrato, intermodale ed interconnesso con quello della penisola in grado di supportare lo sviluppo economico e sociale della Sardegna;

che al primo posto di questo programma generale vi è il raddoppio della tratta Decimomannu-San Gavino che costituisce la prima fase del raddoppio del binario fino ad Oristano;

che il 10 settembre 1996 è stato firmato un accordo tra il Ministero dei trasporti, i presidenti di tutte le regioni meridionali e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa che ha definito il programma di investimenti da realizzare con le risorse previste dalla legge finanziaria per il 1996 e che ammontano complessivamente a 3.129 miliardi;

che per la rete sarda tale accordo prevede il raddoppio e l'elettificazione della tratta Decimomannu-San Gavino per complessivi 200 miliardi;

che risultano in corso le attività di progettazione dell'intervento;

che il consiglio comunale di San Gavino ha chiesto lo spostamento della stazione ferroviaria;

che tale richiesta appare giustificata dal fatto che l'attuale tracciato divide in due il centro abitato, con ben cinque passaggi a livello, e crea una grave penalizzazione alle attività economiche e sociali di un vasto territorio che comprende circa 100.000 abitanti e difficoltà di accesso a servizi come quello dell'ospedale e delle scuole superiori;

che l'intervento è già previsto nel piano regolatore generale;

che lo spostamento velocizzerebbe la tratta, valorizzerebbe urbanisticamente ed economicamente vaste aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato spa e renderebbe più moderno e funzionale lo scalo merci che è al servizio delle aree industriali della zona,

si chiede di conoscere:

quale sia lo stato della progettazione del raddoppio e dell'elettificazione della tratta Decimomannu-San Gavino;

se non si ritenga necessario far inserire tra gli interventi lo spostamento della stazione di San Gavino-Monreale.

(4-03354)

(11 dicembre 1996)

RISPOSTA. - Nell'accordo, sottoscritto il 10 settembre 1996, tra il Ministero dei trasporti e della navigazione, le Regioni meridionali e la FS spa per la ripartizione dei fondi recati dalla legge finanziaria 1996 (legge n. 550/1995) relativamente alla quota - investimenti nelle Regioni meridionali -, è stato previsto il finanziamento del raddoppio e dell'elettificazione della tratta Decimomannu-S. Gavino per un importo di 200 miliardi di lire.

Il progetto prevede, come peraltro già concordato nell'accordo di programma del 9 febbraio 1996 tra il Ministero dei trasporti e della navigazione, la regione Sardegna e la FS spa, il raddoppio

della linea in affiancamento all'attuale tracciato e pertanto la relativa progettazione, in corso di predisposizione, rispetta tale indicazione.

L'attuale soluzione prevede, quindi, il mantenimento in sede dell'attuale stazione di S. Gavino modificandola in funzione delle nuove esigenze di trasporto e prevede altresì la risoluzione delle interferenze viarie più critiche (sostituzione degli attuali passaggi a livello con opere sostitutive - cavalcavia o sottovia).

Un'eventuale ipotesi di variante di tracciato con spostamento della stazione di S. Gavino, pur fattibile dal punto di vista tecnico, comporta ulteriori oneri finanziari e pertanto potrà derivare solo da specifici accordi con gli Enti locali con individuazione delle relative fonti di finanziamento.

Per completezza d'informazione, si fa presente che l'effettiva destinazione degli stanziamenti recati dalla legge sovracitata è ancora in fase di verifica; il programma degli interventi così individuati prima di diventare operativo dovrà essere sottoposto all'esame del CIPE e delle competenti Commissioni parlamentari, secondo le disposizioni stabilite dalla normativa vigente.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che da notizie ufficiose apparse sulla stampa si apprende una decisione delle Ferrovie dello Stato spa che, se confermata, sarebbe estremamente grave per l'economia della città di Trieste e per la funzionalità del suo porto: la decisione, cioè, di smantellare l'Ufficio merci di Trieste con il conseguente dirottamento delle sue competenze a Verona;

che tale iniziativa si inserisce, purtroppo, in una politica di progressivo abbandono della città di Trieste non solo da parte delle Ferrovie dello Stato spa, ma anche, ad esempio, della Telecom, iniziato con la soppressione del compartimento ferroviario di Trieste e la sua subordinazione a quello di Venezia;

che tale prospettiva si figura di estrema gravità per la gestione dei flussi merci che insistono sul porto di Trieste: migliaia di *containers* e di merci varie che da Trieste, porto ferroviario per eccellenza, vengono instradati verso il mercato nazionale ma soprattutto verso quelli del Centro-Est Europa;

che l'ipotesi prospettata dalle Ferrovie dello Stato di mantenere a Trieste un ufficio vocato allo sviluppo dei traffici con l'Europa orientale appare farraginosa e di modestissima consolazione, posto che tale servizio vedrà impegnati 3-4 addetti, mentre attualmente sono 16 i dipendenti impegnati nel settore commerciale merci;

che se da un lato si potrebbe anche condividere l'esigenza di attuare, da parte delle Ferrovie dello Stato, una politica di risparmio e di

efficienza nella gestione delle risorse umane e nella logistica operativa, concentrando in punti focali le strutture direzionali, dall'altro non è assolutamente condivisibile che sia sempre la città di Trieste a svolgere il ruolo della «Cenerentola» del Nord-Est, proprio nel momento in cui la situazione internazionale offre alla città occasioni di sviluppo specialmente mercantile, riconosciute dallo stesso Ministro dei trasporti che, nella sua recente visita a Trieste per la firma del protocollo per la realizzazione del «Corridoio multimodale europeo» fino Kiev, ha dichiarato che per lo sviluppo del porto giuliano va privilegiato il potenziamento dei collegamenti della città con il Centro-Est Europa (ferrovia «Pontebana» e allacciamento più snello con le ferrovie slovene), mettendo addirittura in secondo piano il progetto per l'estensione dell'Alta Velocità sulla direttrice Venezia-Trieste;

che appare quindi evidente e in tutta la sua gravità che, mentre le grandi strategie di trasporto europeo prevedono la valorizzazione dei collegamenti Est-Ovest e riconoscono il ruolo di Trieste quale punto di snodo di molteplici direttrici di traffico, le logiche riorganizzatrici delle Ferrovie dello Stato si fanno ben poco condizionare, ponendo una pesante ipoteca sul futuro economico di un'area già gravemente provata dalla crisi occupazionale,

si chiede di sapere:

quale sia l'effettivo progetto di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato per ciò che riguarda il settore merci;

se le indiscrezioni di cui sopra trovassero una conferma nella realtà, come si sposino tali iniziative di smantellamento della presenza delle Ferrovie dello Stato a Trieste sia con gli impegni del Governo sul rilancio dell'economia triestina e del suo porto in particolare, sia con i grandi progetti di trasporto europei ai quali l'Italia ha aderito;

quali iniziative si intenda mettere in atto non solo per far desistere le Ferrovie dello Stato dal progetto cui si è fatto cenno, ma soprattutto per avviare un'azione che riporti i centri direzionali strategici a Trieste, città che ha tutte le carte in regola per assumere il ruolo di snodo italiano dei traffici centro-europei del XXI secolo.

(4-03660)

(15 gennaio 1997)

RISPOSTA. – L'organizzazione di vendita internazionale merci articolata per assi, secondo le direttive comunitarie, prevede l'utilizzo di due funzioni dirigenziali sulle due direttrici fondamentali di Tarvisio e di Villa Opicina (coadiuvate dal nucleo di *marketing* dislocato a Vienna) e risulta essere più efficace e razionale che in passato in quanto prevede la valorizzazione del territorio come base per l'offerta di servizi logistici integrati.

Tale progetto, pur non essendo immaginato solo per l'applicazione della regione triestina, qui trova una specifica giustificazione stante lo stretto legame economico tra la città di Trieste, lo sviluppo del proprio porto e l'integrazione con i flussi internazionali di merci con i paesi vicini.

Inoltre le FS spa fanno presente che l'interazione con entità già operanti sul territorio, e non l'intenzione di smantellare la presenza di FS, spiega il contenimento del personale ferroviario addetto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che la tragedia ferroviaria accaduta domenica 12 gennaio 1997 alle porte della stazione di Piacenza, che ha coinvolto quello che unanimamente veniva definito il gioiello della Ferrovie dello Stato italiane, e cioè il treno «Pendolino», ha richiamato bruscamente l'attenzione sulla effettiva modernità e sicurezza della rete ferroviaria nazionale;

che sono così emersi, in tutta la loro gravità, i ritardi nella manutenzione delle linee e del materiale rotabile, ritardi che, seppure diffusi in tutto il paese, assumono particolare gravità in alcune zone, come quella di confine rappresentata dal territorio di Trieste;

che sulla rete ferroviaria che insiste sul capoluogo giuliano, infatti, transitano ogni giorno 140 convogli viaggiatori e 70 convogli merci (cioè un treno ogni sei minuti): ma a un traffico così elevato non corrisponde una altrettanta efficienza delle linee; l'attenzione dei vertici dell'Ente ferrovie dello Stato per queste tratte sembra essere pressochè nulla, tanto che la circolazione appare sempre più a rischio;

che l'ultimo incidente mortale, in ordine di tempo, è quello del 7 luglio 1996, quando il guasto di un segnale di blocco, vicino alla stazione di Grignano, ha provocato il tamponamento di un treno merci da parte di un altro convoglio, con deragliamento e morte dei due macchinisti; ma sono almeno quattro le occasioni in cui, negli ultimi anni, si sia sfiorata la strage sulla rete ferroviaria triestina, sebbene non ne sia stata data notizia e i vertici dell'Ente e della Polfer mantengano il più stretto riserbo;

che gli ultimi adeguamenti risalgono agli anni Ottanta; pertanto su tutta la linea mancano quelle forme di elementare sicurezza che invece, da Monfalcone in poi, sono attive: ad esempio, assenza della ripetizione del segnale nel locomotore, e segnali lungo la linea di ambigua lettura per i macchinisti;

che il mancato adeguamento delle sagome di tre gallerie (Sablici, Bivio Aurisina e San Giovanni), i tratti a binario singolo, l'aumento del traffico merci per il porto di Trieste con conseguente crescita delle presenze di carri ferroviari dell'Est Europa, più che malconci e spesso pericolosi, le officine che lavorano con il 60 per cento degli organici previsti con pesanti conseguenze sulla qualità e frequenza delle revisioni e riparazioni (che giocoforza vengono effettuate «a scacchiera»), l'aumento degli infortuni sono solo alcune delle inadeguatezze segnalate dal personale;

che a questa situazione estremamente grave e pericolosa per la sicurezza del personale e dell'utenza le Ferrovie dello Stato invece che con interventi positivi di ammodernamento e manutenzione hanno saputo rispondere solo con lo spostamento dei centri diretti verso Venezia e Verona, con conseguente palleggiamento delle responsabilità, e, causa la ristrutturazione in atto, con massicci prepensionamenti e nessuna nuova assunzione che hanno di fatto aggravato una situazione già precaria, si chiede di sapere:

quale sia il numero reale di guasti o di incidenti, noti e non, che hanno interessato le linee ferroviarie del capoluogo giuliano e se corrisponda al vero che sono state tenute nascoste notizie di incidenti più o meno significativi;

quali siano stati gli interventi di ammodernamento sia delle linee che del materiale rotabile negli ultimi anni e a quale punto siano i medesimi;

per quali motivi importanti strumenti e meccanismi di sicurezza siano attivi sulle linee ferroviarie solo da Monfalcone in poi, mentre sono assenti sulla rete della provincia triestina;

perchè non si sia dato corso ai lavori previsti a fronte degli impegni assunti dalle Ferrovie dello Stato come, ad esempio, il protocollo firmato ad aprile 1996 col comune di Trieste, rimasto finora del tutto inattuato;

quali siano gli organici attualmente in forza al deposito di Trieste, con particolare riferimento al personale addetto alla manutenzione e al controllo del traffico, delle linee e del materiale rotabile;

quale sarà il prezzo in termini di vite umane che dovrà essere ancora pagato prima che Governo e Ente Ferrovie assumano quei provvedimenti atti a garantire la tutela e la sicurezza dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato e dell'utenza;

in quest'ottica, se non si ritenga opportuno ricollocare a Trieste i centri direzionali spostati a Venezia e Verona così da permettere un migliore controllo e una maggiore rapidità e incisività di intervento nell'assunzione di tutti quei provvedimenti necessari per un moderno e sicuro svolgimento del servizio ferroviario nel comprensorio giuliano.

(4-03663)

(15 gennaio 1997)

RISPOSTA. - L'incidente di Grignano, 7 luglio 1996, che ha provocato la morte dei due macchinisti, è stato provocato dal comportamento del personale di condotta che, in presenza di un guasto ad un segnale, non ha osservato i regolamenti di esercizio.

Nel 1996, nelle linee del capoluogo giuliano, sono avvenuti tre incidenti gravi: oltre a quello di Grignano ci sono stati altri due episodi relativi a caduta di viaggiatori da treni in movimento dovuta ad inosservanza, da parte dei medesimi, delle norme previste dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980.

Relativamente agli ammodernamenti delle linee della Regione Friuli-Venezia Giulia sono in fase di realizzazione interventi all'infrastruttu-

ra ferroviaria che comporteranno una spesa complessiva di circa 2.300 miliardi, così ripartiti:

1.500 miliardi per il raddoppio della Pontebbana che verrà completata entro il 2000;

480 miliardi per il nuovo scalo di smistamento di Cervignano già in esercizio (27 gennaio 1997) e da completare entro il 1998;

179 miliardi per la nuova circonvallazione di Udine per la quale la prima fase è già stata realizzata;

7 miliardi per il raddoppio del tratto Mossa-Cormons, della linea Udine-Trieste, da attivare entro il corrente anno;

17 miliardi per il blocco automatico su due tratte della Trieste-Portogruaro in attivazione entro il 1997;

10 miliardi per l'adeguamento della sagoma della galleria della tratta Monfalcone-Bivio Aurisina, al fine di permettere il transito di carri trasportati semirimorchi e grandi container. Detti lavori verranno completati entro il 1998;

70 miliardi per il controllo centralizzato del traffico sulla linea Mestre-Tarvisio da realizzare entro il 1999;

12 miliardi per interventi ai passaggi a livello già portati a termine.

La segreteria dell'Accordo quadro tra l'Amministrazione dei trasporti, regione, comune e Ferrovie provvede a monitorare l'andamento dei lavori ferroviari sopraindicati.

Le FS spa hanno evidenziato che gli apparati di stazione sono già quasi tutti ai massimi livelli di sicurezza; gli impianti di distanziamento in linea sono di diverso tipo ma tutti in grado di garantire la sicurezza.

La manutenzione della linea è sempre stata particolarmente seguita, e per quanto riguarda l'area triestina nel 1996 sono state utilizzate 65.430 ore di manutenzione nel settore degli impianti tecnologici e 98.000 nel settore materiale rotabile. Nell'area interessata operano 1.130 agenti per i quali nel 1996 sono state utilizzate 8.389 giornate di istruzione ed aggiornamento professionale.

A seguito degli incidenti verificatisi nell'ultimo periodo nel Nord Italia, pur in presenza di indici di sicurezza fra i migliori d'Europa, le FS spa hanno costituito delle «task force» al fine di monitorare in modo sistematico ed approfondito la situazione.

Circa il ricollocamento a Trieste dei centri direzionali spostati a Venezia e Verona le FS spa hanno fatto presente che il centro direzionale di Verona, e cioè la Direzione della zona nord-est dell'Asa materiale rotabile e trazione, è stata istituita in data 1° luglio 1996 insieme alle altre quattro Direzioni di zona dislocate a Milano, Firenze, Ancona e Napoli: si tratta quindi di una Direzione costituita di recente che non ha mai avuto sede a Trieste e che, come le altre, è stata collocata in località baricentrica rispetto al territorio su cui ha giurisdizione.

Infine, per quanto riguarda il centro direzionale di Venezia, risulta che l'accorpamento dell'Unità territoriale trazione di Trieste con quella di Venezia e l'accorpamento dell'unità territoriale manutenzione corrente di Trieste con quella di Venezia è stata disposta nell'ambito di una

riorganizzazione più funzionale dell'intera struttura FS, riorganizzazione che ha mantenuto però inalterati l'importanza ed i carichi di lavoro degli impianti dislocati nel comprensorio triestino.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

CIRAMI, MINARDO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che si è diffusa la notizia di un progetto presentato dalle Ferrovie dello Stato spa secondo il quale i viaggiatori provenienti dalla Sicilia e diretti verso il continente per ferrovia dovranno scendere dal treno a Messina, imbarcarsi a piedi, con i relativi bagagli, e prendere un altro treno a Villa San Giovanni, ed altrettanto per i passeggeri diretti dal continente alla Sicilia;

che l'applicazione di detto progetto creerà sicuramente notevoli disagi ai viaggiatori, penalizzando fortemente i siciliani, in particolare le persone anziane, i malati, i bambini, i portatori di *handicap*, e renderà il traffico verso la Sicilia, già carente per mancanza di strutture, ancora più difficoltoso,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno verificare l'esistenza di tale progetto e le sue modalità di esecuzione;

se non si ritenga opportuno promuovere le dovute iniziative tendenti a favorire il ritiro, da parte delle Ferrovie dello Stato, di detto progetto.

(4-05360)

(16 aprile 1997)

RISPOSTA. – La diversa modalità nel traghettamento da e per la Sicilia effettuato attraverso la creazione dell'alta velocità via mare nei collegamenti tra l'isola ed il continente, al momento, rappresenta per le Ferrovie dello Stato spa soltanto un'ipotesi di lavoro che, come altre, sarà attentamente vagliata.

Tale nuovo sistema, peraltro, riferito esclusivamente al traghettamento diurno delle carrozze, ove attivato, sarebbe adeguatamente supportato da idonee e confacenti strutture logistiche a terra (tapis-roulant, ascensori, eccetera).

Lo scopo che le Ferrovie dello Stato intendono perseguire è quello di migliorare la qualità del servizio offerto attraverso la riduzione dei tempi morti di traghettamento e l'avvicinamento dei collegamenti tra città terminali, con conseguenti benefici sia per la società che per l'intera utenza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

DE CORATO. – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che a Torre Orsaia (Salerno) l'edificio ex seminario (1639-1860) ed ex caserma dei carabinieri (dal 1860), attualmente di proprietà della comunità montana del Bussento, in seguito a donazione reversibile del comune di Torre Orsaia disposta con atto pubblico del 1982, è stato demolito e ricostruito *ex novo*, nonostante avesse un rilevante valore storico, ambientale e monumentale intrinseco derivante dall'epoca della costruzione dai riferimenti storici, dalle finiture interne ed esterne (portali e davanzali in pietra locale a vista), dalla scala in pietra e dalla lapide, pure essa in pietra locale, risalente al 1639 e recante scritte in latino;

che l'edificio ex seminario, che comprendeva anche mulini del vescovo e sala pubblica dell'università, e ex caserma dei carabinieri faceva parte del complesso vescovile, distinto in vari corpi di fabbrica, prospicienti ed attigui l'attuale piazza Michelangelo (ex piazza Benedetto Cairoli) – torre campanaria, chiesa di San Lorenzo Martire, episcopio, seminario – e collegati fra loro, per cui l'ex seminario ed ex caserma veniva denominato resti del Palazzo vescovile e baronale (il vescovo di Policastro era anche barone di Torre Orsaia); l'edificio in oggetto dunque era la testimonianza storica dell'attuale nucleo abitato di Torre Orsaia e del complesso vescovile baronale prospiciente la piazza principale, fondati dal vescovo Pagano nel 1301, come dimostrano gli stemmi e le lapidi raccolti nell'arco della torre campanaria quando negli anni '50-'60 fu demolito l'episcopio lasciando in piedi il seminario;

che si riportano di seguito i principali riferimenti storici direttamente collegati all'edificio di cui sopra:

1065: Policastro venne distrutta da Roberto il Guiscardo e i superstiti fuggirono nell'entroterra di Torre Orsaia;

1152: Ruggero II, in «franco allodio», concesse il territorio di Torre Orsaia al vescovo di Policastro;

1301: grazie al monsignor Pagano, vescovo di Policastro, venne eretto l'episcopio – sede di vescovi e di ben 7 cardinali – al riparo dalle incursioni dei barbari e dei pirati del mare e dalla malaria; il vescovo concesse gratuitamente parte del territorio intorno all'episcopio per la costruzione di una vigna, una casa, un orto ed un pagliaio: si costituì così il casale denominato Terrae Turris Orsaiae;

1600: il cardinale Filippo Spinelli istituì il seminario al terzo piano dell'episcopio, che era stato ampliato ed abbellito per l'occasione;

1639: in seguito ad un incremento del numero dei seminaristi lo spazio era diventato insufficiente, così il vescovo Pietro Magrì fece costruire un fabbricato prospiciente buona parte della piazza da destinare esclusivamente a seminario, in grado di contenere fino a 100 seminaristi (si vedano le notizie storiche e le fotografie);

1860: l'edificio fu adibito a caserma dei carabinieri RR (la Guardia nazionale constava di una compagnia con 146 militi

attivi); si veda Amato Amati, «Dizionario corografico dell'Italia», anno 1866;

che l'edificio per le sue caratteristiche tipologiche e per i numerosi riferimenti con la storia di Torre Orsaia e del Cilento era da ritenersi *ipso iure* sottoposto, ai sensi e per gli effetti dei suoi articoli 1 e 4, a tutte le disposizioni della legge n. 1089 del 1939 (si veda la lettera della soprintendenza ai beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Salerno e Avellino, protocollo n. 17757 del 21 agosto 1992, alla procura della Repubblica di Vallo della Lucania);

che la sovrintendenza ai beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Salerno e Avellino, a seguito dell'esposto di alcuni cittadini datato 11 febbraio 1989, con fono n. 4651/SA del 14 marzo 1989 diretto alla comunità montana del Bussento - con sede in Torre Orsaia - e al comune di Torre Orsaia chiedeva di «sospendere ogni attività connessa con le paventate opere di demolizione e di provvedere alla redazione di un progetto di restauri da sottoporre all'esame di quest'ufficio» (si veda copia fonogramma n. 4651/SA del 14 marzo 1989 soprintendenza ai beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Salerno);

che quanto richiesto dalla soprintendenza ai beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Salerno non è stato mai attuato non essendole stato mai sottoposto alcun progetto di restauro conservato;

che l'edificio doveva essere ristrutturato per la conservazione delle murature perimetrali e della tipologia originaria, svuotandone l'interno, in base alla concessione edilizia n. 1026 protocollo n. 358 del 18 marzo 1991, non sottoposta al parere della competente sovrintendenza;

che l'edificio è stato invece, pur trovandosi nel centro storico e pur non presentando lesioni, fessurazioni e deformazioni - come documentato in videocassetta in possesso della magistratura e sempre senza alcuna autorizzazione della competente sovrintendente - in due riprese, completamente demolito con escavatore meccanico: dal 30 novembre 1991 all'11 dicembre 1991 e dal 27 marzo 1992 al 4 aprile 1992 (si veda il cronologico allegato alla perizia del consulente tecnico di parte, ingegner Tredici);

che il primo lotto dei lavori di ricostruzione *ex novo* si è svolto con il contributo della legge n. 219 del 1981 (pari a 350 milioni), senza esame nè parere della commissione tecnica *ex* articolo 14 della legge predetta;

che l'edificio era già stato oggetto di riparazione nel 1981 con contributo *ex* ordinanza commissariale n. 80; nelle schede A e B, n. 81, del 6 gennaio 1981 si legge: entità del danno: lieve, abitabile, da riparare (si veda il predetto cronologico); successivamente l'edificio stesso è stato abitato dalla comunità montana del Bussento, dall'istituto professionale per l'agricoltura, dall'istituto magistrato statale, dalla cooperativa giovanile;

che la struttura in cemento armato, ricostruita *ex novo*, ha caratteristiche strutturali, estetiche e dimensionali fortemente diverse dal fabbricato distrutto ed è stata realizzata con un piano in più rispetto all'opera preesistente, con il conseguente incremento di superficie utile pari a circa 200 metri quadrati (si veda la richiesta di rinvio a giudizio

della procura della Repubblica presso il tribunale di Vallo della Lucania);

che presso la procura della Repubblica del tribunale di Vallo della Lucania (Salerno) pendono i procedimenti penali n. 458/93 RG, notizie di reato, modello 21, e n. 424/93 RG GIP, nei confronti di sette imputati; la prima udienza dibattimentale, a seguito di rinvio, è stata fissata per il 16 ottobre 1997; nell'ambito del procedimento il legale rappresentante della sovrintendenza ai beni ambientali, architettonici artistici e storici di Salerno e Avellino è stato individuato quale persona offesa dal reato;

che così l'avvocatura distrettuale dello Stato di Salerno, in risposta alla nota della sovrintendenza ai beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Salerno n. 2344 del 25 gennaio 1996 avente per oggetto «Costituzione di parte civile» - procedimento penale n. 458/93 RG contro Gallo ed altre otto persone comunicava: «Ai sensi della legge n. 3 del 1991, codesta pubblica amministrazione dovrà inoltrare preventivamente richiesta alla Presidenza del Consiglio dei ministri di autorizzazione alla costituzione di parte civile inviando copia integrale del decreto di citazione» (si veda la nota n. 1365 del 1° febbraio 1996);

che in data 23 settembre 1996 il Ministero per i beni culturali e ambientali con nota n. A278414 - divisione III - sezione III, a firma del direttore generale in personale dottor Mario Serio, indirizzata alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento affari giuridici, alla cortese attenzione della dottoressa Vinci Orlando, chiedeva: «Con riferimento al procedimento penale indicato in oggetto, nell'ambito del quale questa amministrazione è stata individuata quale persona offesa dal reato, si prega codesta Presidenza di voler autorizzare la costituzione di parte civile di questa amministrazione medesima nel procedimento penale *de quo*», (si veda la nota n. A278414 del 23 settembre 1996);

che in data 7 ottobre 1996 la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per gli affari giuridici - con nota n. 1.1.18.12/10115/2461, indirizzata all'avvocatura distrettuale dello Stato di Salerno ed al Ministero per i beni culturali e ambientali - divisione III - sezione III, comunicava: «La scrivente, concordando con il parere espresso da codesta avvocatura, non ritiene opportuno autorizzare la costituzione di parte civile dello Stato, non ricorrendo nel caso in esame condizioni di particolare entità del danno o ragioni di rilevante interesse pubblico che facciano apparire indispensabile l'apporto difensivo dell'amministrazione» (si veda la nota del 7 ottobre 1996);

che alla luce di quanto esposto innanzi nel caso in esame ricorrono sia condizioni di particolare entità del danno sia ragioni di rilevante interesse pubblico; la distruzione di un bene storico, ambientale e culturale avente tale valore ha comportato il depauperamento del patrimonio non solo di Torre Orsaia e del Cilento ma anche della nostra Repubblica, e del resto, il direttore generale dottor Mario Serio, non avrebbe di certo firmato una richiesta di costituzione di parte civile in mancanza di condizioni o ragioni occorrenti;

che la procedura autorizzativa appare piuttosto anomala perchè l'avvocatura distrettuale dello Stato di Salerno non ha espresso il pro-

prio parere negativo all'atto della richiesta della sovrintendenza ma lo ha comunicato direttamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri alla vigilia della prima udienza dibattimentale (fissata per il 10 ottobre 1996 e rinviata al 16 ottobre 1997),

l'interrogante chiede di sapere se si intenda intervenire presso i competenti uffici affinché la soprintendenza ai beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Salerno e Avellino possa costituirsi parte civile alla prima udienza dibattimentale che si terrà in data 16 ottobre 1997.

(4-07558)

(17 settembre 1997)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogante parlamentare indicata in oggetto per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri e, nel confermare quanto già noto, si fa presente che, a seguito del parere contrario espresso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, la Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Salerno non può costituirsi parte civile nel procedimento penale in questione.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(11 novembre 1997)

DE LUCA Athos. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.*
- Premesso:

che la stazione ferroviaria di Alviano che si trova lungo la tratta Roma-Firenze raccoglierebbe i pendolari di molti paesi limitrofi: Civitella d'Agliano, Graffignano, Castigione, Amelia, Bagnoregio, Sipicciano, Alviano, Montecchio, Guardia, Tenaglie, eccetera;

che i lavoratori dei suddetti paesi che ogni mattina con il treno si recano sul proprio posto di lavoro a Roma sono alcune migliaia e da anni si battono perchè sulla linea Roma-Firenze e viceversa venga effettuata una fermata alla stazione di Alviano;

che è interesse di questo Governo agevolare chi si affida al trasporto su rotaie per recarsi ogni giorno al proprio posto di lavoro;

che un adeguato e capillare servizio su rotaie stimolerebbe un maggiore uso del treno;

che l'arrivo dei pendolari nelle grandi città con mezzi propri comporta enormi intasamenti con conseguente inquinamento atmosferico,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno inserire la stazione di Alviano tra le fermate del treno lungo la tratta ferroviaria Roma-Firenze e Firenze-Roma.

(4-03940)

(29 gennaio 1997)

RISPOSTA. – Nella tratta Chiusi-Orte sulla linea Firenze-Roma sussiste una discreta domanda di trasporto riguardante le località di Fabro, Orvieto e Attigliano verso Roma che viene soddisfatta essenzialmente con treni interregionali della relazione Firenze-Roma.

Le esigenze delle altre località vengono soddisfatte con alcuni treni diretti e regionali in parte attestati ad Orte ma che assicurano comunque la relazione su Roma tramite coincidenze con i treni interregionali delle relazioni Firenze-Orte-Roma e Ancona-Orte-Roma.

In occasione di una recente riunione fra enti locali e Ferrovie dello Stato, è stato deciso di approfondire con un'indagine a cura dei comuni il numero degli abbonati interessati alla eventuale istituzione della fermata di Alviano.

Dal rilevamento effettuato risultano i seguenti dati:

Castigliano in Taverina n. 35 abbonati;

Civitella D'Agliana n. 11 abbonati;

Graffignano n. 16 abbonati;

Guarda n. 14 abbonati;

Monticchio n. 13 abbonati;

Alviano n. 38 abbonati.

La quantità di viaggiatori interessati non giustifica la fermata ad Alviano anche per tutti i treni interregionali rispetto ad altre località che presentano indici maggiori di domanda di trasporto.

Tuttavia l'orario estivo in vigore dal 1° giugno 1997, in aggiunta alla fermata del treno IR 2304 in via sperimentale è stata prevista la fermata ad Alviano anche per il treno IR 2312 in partenza da Roma-Termini alle ore 14,20.

In caso di buon esito dell'esperimento la fermata sarà confermata anche per l'orario invernale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

DE LUCA Athos. – *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che la liberalizzazione valutaria avvenuta nel 1990, cui è seguita una precisa direttiva del Comitato interministeriale per il credito e il risparmio per favorire l'apertura di nuovi cambia valuta, con nuove regole più permissive per il rilascio delle autorizzazioni, unita alla crisi in alcuni settori imprenditoriali e alla scadenza del Giubileo hanno favorito la nascita di moltissimi uffici di cambio;

che questo è avvenuto soprattutto nelle grandi città turistiche come Firenze, Venezia, Roma, eccetera, ai danni di servizi ed attività storiche ed utili alle città;

che il fatto, di per sè positivo, suscita tuttavia delle preoccupazioni nei comuni che hanno visto nei centri storici scomparire attività storiche utili, in alcuni casi essenziali, assistendo al paradosso di avere ad esempio a Roma, in piazza di Spagna, quattro cambia valuta e neppure una rivendita di tabacchi e giornali esteri;

che nella città di Roma nell'anno 1995 operavano 60 cambia valuta mentre nel 1996 il totale di questi ammontava a 106 unità;

che attualmente chiunque, purchè abbia i requisiti di onorabilità e di professionalità, può ottenere in 60 giorni l'autorizzazione ad esercitare il cambio di valuta;

che mentre alcuni gestori più seri non fanno pagare ai clienti alcun onere aggiuntivo per il servizio di cambio, ricavando un loro guadagno dalla sapiente movimentazione della valuta, altri caricano invece oneri fino al 6-7 per cento per il servizio, con un comportamento scorretto;

che nell'ottobre scorso la Banca d'Italia ha introdotto l'obbligo di indicare preventivamente, da parte dei nuovi operatori, i locali dove intendono svolgere l'attività,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire affinché, così come già avviene a Firenze, a Roma e in tutte le città turistiche, si realizzi una collaborazione tra la Banca d'Italia, titolare dei permessi, e le amministrazioni, ad evitare una pericolosa *deregulation*. Così facendo si metterebbero i comuni nella condizione di compiere i dovuti accertamenti e di intervenire nel caso si tratti di cambi di destinazione d'uso abusivi e/o di altre situazioni illecite.

(4-03990)

(4 febbraio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo, si fa presente che il potere di nomina degli intermediari in cambi viene esercitato dalla Banca d'Italia ai sensi della normativa vigente, previo accertamento della sussistenza di «requisiti oggettivi predeterminati», i quali devono essere «idonei ad assicurare l'ampliamento dell'area dei soggetti autorizzati»; l'impostazione, da parte della Banca d'Italia, di barriere all'accesso, basate su criteri territoriali sarebbe, quindi, in contrasto con tali principi.

La procedura prevista per il rilascio delle autorizzazioni in questione prevede, peraltro, l'obbligo di individuare, fin dal momento della presentazione della domanda alla Banca d'Italia, i locali nei quali il richiedente intende operare in qualità di cambiavalute. In questo modo la Banca d'Italia ha la possibilità di informare (su richiesta) le amministrazioni interessate, che, comunque, sono competenti in ordine all'adozione di provvedimenti volti alla tutela ed alla salvaguardia delle zone di interesse storico. In tal senso, un impegno di collaborazione è stato avviato con i comuni di Firenze e di Roma, ai quali viene data pronta comunicazione delle istanze di autorizzazione riguardanti le aree che si vogliono tutelare. Analoga collaborazione potrà essere estesa anche ad altri comuni interessati.

Per quanto concerne, infine, le condizioni praticate dai cambiavalute, si fa presente che la normativa vigente è ispirata al principio di favorire la concorrenza tra gli operatori; pertanto le condizioni relative alle negoziazioni di valuta non costituiscono oggetto di specifica regolamentazione, che è rimessa alla libera determinazione degli operatori, secondo le regole di mercato.

Ciascun cambiavalute può applicare commissioni a titolo di remunerazione del servizio reso ed è tenuto a rispettare gli obblighi di pubblicità delle condizioni praticate in modo tale da garantire alla clientela la possibilità di scelta degli intermediari più efficienti.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

PINZA

(17 novembre 1997)

DE LUCA Athos. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Premesso:

che la società Italtipetroli, nella persona dell'amministratore unico, ha presentato un ricorso al TAR del Lazio al fine di annullare il *referendum* fissato per il prossimo 26 ottobre, promosso da alcuni comitati cittadini e deliberato dal consiglio comunale di Civitavecchia (Roma), per conoscere il parere dei cittadini sull'installazione in mare di una torre per il traffico petrolifero;

che la motivazione principale del ricorso della Italtipetroli riguarda la incompetenza del consiglio comunale per la autorizzazione dell'opera in questione;

che la facoltà del comune di indire i *referendum* su temi che riguardano direttamente la vita delle città è prevista dallo statuto, a prescindere dall'esercizio amministrativo diretto sull'oggetto dei quesiti; considerato:

che, pertanto, appare del tutto legittimo che il consiglio comunale di Civitavecchia abbia indetto il *referendum* sulla torre petrolifera, che riguarda lo sviluppo della città, del porto, l'occupazione, la sicurezza e la salute dei cittadini;

che i *referendum* cittadini hanno carattere consultivo e rappresentano un importante strumento di democrazia diretta per la partecipazione dei cittadini alla vita pubblica e per misurare il consenso popolare su decisioni importanti che riguardano l'intera collettività;

che la richiesta di annullabilità del *referendum* al TAR da parte della società Italtipetroli costituisce un gravissimo precedente nella vita democratica delle comunità locali,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenti provvedimenti per assicurare il corretto svolgimento del suddetto *referendum* nella città di Civitavecchia, a tutela di un così importante istituto di democrazia diretta.

(4-07609)

(18 settembre 1997)

RISPOSTA. – La materia dei *referendum* consultivi comunali rientra nell'esclusiva autonomia organizzativa degli enti locali. Non si ravvisano, pertanto, margini di interventi in sede centrale.

*Il Ministro dell'interno e per il coordinamento
della protezione civile*
NAPOLITANO

(10 novembre 1997)

DOLAZZA. – *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, della difesa, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e del commercio con l'estero.* – Premesso:

che le esigenze dell'Aeronautica militare italiana implicano un sollecito rinnovo e potenziamento della linea di aerotrasporti Lockheed Martin C. 130 «Hercules»,

che l'Aeronautica militare italiana conterebbe di acquistare in un determinato arco di tempo un certo numero di Lockheed Martin C. 130 «Hercules» della variante più moderna;

che, in concomitanza con la formulazione del requisito dell'Aeronautica militare italiana per il rinnovo e potenziamento della linea di aerotrasporti Lockheed C. 130 «Hercules», rappresentanti della Finmeccanica Alenia hanno avviato trattative con la citata Lockheed Martin, apparentemente per concordare con la ditta americana una contropartita industriale all'Italia in relazione a detta acquisizione di C. 130 «Hercules»;

che nel corso del salone aerospaziale svoltosi a Farnborough (Regno Unito) nei primi giorni di settembre il signor Giorgio Zappa della Finmeccanica Alenia ed il signor John McLellan, presidente della Lockheed Martin Aeronautical System, hanno «annunciato (vedasi fra l'altro «Il Giornale d'Italia» del 4 settembre 1996) un accordo formalmente di *joint-venture* per la costituzione di una società a partecipazione paritetica Finmeccanica – Lockheed Martin con specifica finalità di sviluppare e commercializzare un velivolo da trasporto tattico basato sul G-222 della Finmeccanica Alenia;

che il bimotores da trasporto tattico G-222 era stato realizzato su specifiche del Ministero della difesa negli anni Sessanta (ha volato per la prima volta nel 1970) da un consorzio guidato dalla FIAT Aviazione;

che dopo una complessa attività di messa a punto, connessa col fatto che il G.222 è stato il primo (e per ora l'ultimo) aerotrasporto di concezione moderna realizzato in Italia, negli ultimi anni Settanta fu messo in produzione dall'allora Aeritalia (Finmeccanica) per la fornitura, di fatto imposta politicamente, di circa 50 G-222 per l'Aeronautica militare italiana che li ha impiegati con i condizionamenti negativi determinati da carenza tecnica specifica;

che anche il limitato numero di paesi esteri (Argentina, Dubai, Guatemala, Libia, Nigeria, Thailandia e Venezuela) che ha acquisito nel

giro di tre lustri un modesto numero di G-222 non ha espresso soddisfazione per il velivolo o lo ha impiegato con limitazioni non sempre predeterminate;

che nel 1992 l'Aeronautica militare degli Stati Uniti nel contesto di un'iniziativa amichevole nei confronti dell'Italia, del Regno Unito e della Spagna acquisiva 10 G-222 (con sigla e denominazioni C-27A «Spartan») dopo averli sottoposti ad estesi lavori presso la Chrysler di Waco, Texas; pur essendo destinati ad un impiego limitato all'area caraibica, e nonostante detti lavori, anche i C-27A palesavano i difetti tecnici che hanno costretto l'Aeronautica militare degli Stati Uniti a fermare il velivolo per lungo periodo;

che sembra irrazionale che un'aeronautica militare dalle limitate dimensioni come è attualmente quella italiana e come è destinata a divenire nelle proiezioni dei nuovi modelli di difesa debba disporre di 4 linee d'aerotrasporti (C. 130 «Hercules», Boeing B.707, G. 222 e Piaggio P. 180), tenendo conto altresì della disponibilità dei bimotori «Dornier 228-212» dell'Aviazione dell'Esercito, degli ATR42 commissionati e non disdetti dalla Guardia di finanza, dei Piaggio P. 166 delle capitanerie di porto, dei bimotori «Partenavia» della polizia di Stato e dei diversi tipi di aeromobili ad elica e a getto del 31° stormo dell'Aeronautica militare (preposti al trasporto di personalità) ed infine della flotta di *jet executive* con immatricolazione civile della compagnia CAI, formalmente ad esclusiva disposizione dei servizi d'*intelligence* per operazioni speciali,

si chiede di conoscere:

se il Governo sia in condizioni di escludere tassativamente che nel quadro dell'accordo con la Lockheed Martin per l'acquisizione di nuovi C.130 «Hercules» per l'Aeronautica militare italiana vi siano intromissioni di persone, commistioni d'interessi e clausole palesi e/o sottintese a favore della Finmeccanica Alenia;

se il Governo sia in condizioni di escludere tassativamente che da parte italiana le trattative per l'accordo con la Lockheed Martin relativo all'acquisizione di nuovi C.130 «Hercules» per l'Aeronautica militare italiana siano state condotte esclusivamente da ufficiali e funzionari pubblici, senza intromissione alcuna o semplice presenza di personale o rappresentanti della Finmeccanica Alenia;

se il Governo sia in condizioni di escludere tassativamente che personale dell'ambasciata d'Italia a Washington abbia «raccomandato» la Lockheed Martin di prendere contatto con rappresentanti della Finmeccanica Alenia ai fini della definizione dell'acquisizione di nuovi aerotrasporti C. 130 «Hercules» per l'Aeronautica militare italiana; che su tale circostanza non esistano negli Stati Uniti registrazioni telefoniche probanti; che a tali supposti rappresentanti della Finmeccanica Alenia fossero stati rilasciati specificatamente nulla osta di sicurezza e formali credenziali a trattare tali accordi con la Lockheed Martin; che autorità ufficiali italiane non abbiano rilasciato alcuna delega al personale della Finmeccanica Alenia a trattare con la Lockheed Martin quanto sintetizzato;

se il Governo sia in condizioni di escludere tassativamente che il citato accordo fra la Finmeccanica Alenia e la Lockheed Martin per lo sviluppo e la commercializzazione di un velivolo derivato dal G-222, nonchè la partecipazione della Finmeccanica Alenia alle operazioni tecnico-logistiche di acquisizione dei nuovi C-130 «Hercules», si siano risolti in una maggiorazione del costo di questi ultimi velivoli da parte del Ministero della difesa e che nella pressochè contemporanea definizione delle due operazioni non vi sia stata movimentazione, effettuata o promessa, di denaro per provvigioni e/o tangenti e per emolumenti relativi a consulenze;

se, tenuto conto della provata inflazione (con conseguenti costi logistici astronomici) di aeromobili da trasporto ad ala fissa nelle nostre Forze armate e nei Corpi armati dello Stato nonchè dell'eclittismo operativo dell'aerotrasporto C. 130 «Hercules», il Governo ritenga sensata e compatibile con la prolungata *austerità* che sta attraversando il paese l'inclusione nei preventivi di bilancio del Ministero della difesa e del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato per l'esercizio 1997 di stanziamenti per lo sviluppo del progetto europeo riguardante il velivolo da trasporto militare FLA al quale hanno rinunciato gli altri *partner* continentali e della citata variante «riveduta e corretta» (sempre che risulti possibile) dell'aeromobile G-222 cui all'accordo Finmeccanica Alenia - Lockheed Martin;

la specifica destinazione (sono stati versati alla Finmeccanica Alenia) ed i concreti risultati conseguiti dai rilevanti stanziamenti destinati negli scorsi esercizi finanziari allo sviluppo del progetto europeo FLA;

se il Governo non ritenga necessario ed urgente aprire una seria indagine volta ad accertare che l'intera operazione connessa con la variante «riveduta e corretta» del G-222 altro non sia se non un pretesto per ottenere - da parte dal Ministero della difesa e del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, attingendo alle disponibilità consentite da recenti disposizioni legislative - erogazioni di sviluppo e ricerca senza effettiva contropartita, nonchè giustificare tangenti, provvigioni e consulenze, tutto ciò considerando il fallimento dei precedenti tentativi di mettere a punto il velivolo in questione e gli inquietanti fatti emergenti dall'attività inquirente della magistratura di La Spezia.

(4-01949)

(25 settembre 1996)

RISPOSTA. - Nell'ambito del programma di potenziamento della flotta da trasporto aereo per le esigenze dell'Aeronautica militare, il Ministero della difesa, dopo aver avviato le procedure tecnico-amministrative per l'acquisizione di 18 velivoli da trasporto C130J, e ottenuto i pareri favorevoli delle competenti Commissioni parlamentari (l'11 febbraio 1997 alla Camera e al Senato) ai sensi della legge 4 ottobre 1988, n. 436, ha dato ufficialmente incarico alla Società «Alenia» di coordinare, in qualità di «leading company», e senza alcun onere per l'Amministrazione, la messa a punto di un adeguato piano di ritorni industriali da

negoziare con la «Lockheed Martin» (LM) costruttrice del C 130J, rispondente ai seguenti criteri:

valore complessivo dei ritorni pari a quello della commessa;
compensazioni prioritariamente di tipo «diretto» (ossia relative a lavorazioni inerenti al velivolo C130J);

coinvolgimento nella forma più ampia ed equa (in rapporto all'incidenza delle quattro aree di cellula, motori, accessori ed equipaggiamenti) delle industrie nazionali del settore;

essendo riconosciuta la possibilità che il trasferimento di lavoro dagli USA in Italia possa comportare oneri aggiuntivi (acquisizione di specifici macchinari, addestramento del personale, eccetera), chiara evidenziazione di tali eventuali oneri aggiuntivi, ferma restando l'assoluta indisponibilità dell'Amministrazione della Difesa ad assumersi alcuno di tali eventuali oneri aggiuntivi.

La scelta della Società «Alenia» è stata determinata dalla specifica conoscenza della realtà industriale nazionale acquisita da tale impresa derivante dall'esperienza maturata nel settore della progettazione e della realizzazione di velivoli da trasporto. Il pacchetto di compensazioni industriali relativo all'area motore, tuttavia, è stato negoziato autonomamente fra l'italiana FIAT e la statunitense «Allison», produttrice del motore del C130J. Il ruolo dell'«Alenia» è quindi meramente tecnico e resta ferma la responsabilità della Difesa nella valutazione del piano.

L'offerta tecnico-economica per i velivoli, presentata dalla «Lockheed Martin», per quanto riguarda i ritorni industriali, ha privilegiato la soluzione di far produrre in Italia specifici componenti relativi a tutta l'intera linea mondiale di C130J piuttosto che allargare la base di prodotti limitando la fabbricazione ai soli velivoli destinati all'Italia. Tale scelta ha consentito di ammortizzare gli oneri di trasferimento di lavorazione su grandi numeri, ottenendo costi di produzione competitivi con quelli statunitensi. L'accertamento di congruità dei prezzi offerti per il velivolo consentirà comunque di escludere la presenza di elementi di costo derivanti dai ritorni industriali.

Alla luce di quanto sopra e in relazione agli specifici quesiti formulati nell'interrogazione in questione, si può escludere tassativamente che nell'ambito dell'accordo con la «Lockheed Martin» vi siano intrusioni di persone, commistioni di interessi e clausole palesi e/o sottintese a favore della «Finmeccanica/Alenia». Si esclude altresì tassativamente che le trattative per l'acquisizione dei velivoli C130J siano state condotte da persone diverse da ufficiali e funzionari dell'Amministrazione della Difesa con funzionari della «Lockheed Martin». Peraltro, la nostra ambasciata in Washington, interpellata in merito, non è al corrente di alcuna delle irregolarità ventilate nell'interrogazione. In particolare, fermo restando il generale impegno a sostenere l'industria italiana sul mercato USA, nel caso in parola l'interessamento della nostra ambasciata non ha avuto modo di andare oltre l'ottenimento di aggiornamenti sullo stato di avanzamento del negoziato per l'acquisto dei C130J, tramite l'ufficio degli Addetti Militari, mentre nessuno specifico contatto si è avuto invece con Finmeccanica-Alenia, soprattutto per quel che riguarda la trattativa diretta con la «Lockheed Martin» relativa al G222. Si ri-

badisce comunque che all'«Alenia» è stato assegnato il mandato ufficiale di *Leading Company* per i ritorni industriali e che tale ruolo è stato ufficialmente comunicato alla «Lockheed Martin».

Per quanto riguarda la versione arrimodernata del G222 (denominata C-27J) si precisa che tale operazione è oggetto di un autonomo accordo industriale di collaborazione fra le industrie «Lockheed Martin» ed «Alenia». Peraltro il Ministero dell'industria è dell'avviso che, se questo verrà effettivamente inserito nel pacchetto di promozione industriale gestito dalla Lockheed, le prospettive di mercato potrebbero essere non trascurabili e portare sollievo ai problemi di occupazione nell'area di Napoli.

Qualora l'impresa relativa al velivolo C27J non dovesse realizzarsi, la Lockheed Martin resterà comunque contrattualmente vincolata a sostituire le compensazioni industriali per il C130J, con altre sul settore dell'industria aeronautico-spaziale di pari valore.

Circa il velivolo europeo da trasporto FLA, esso risponde ad un requisito operativo interforze ed internazionale di Germania, Francia e Spagna, paesi fortemente favorevoli, con il Regno Unito, alla prosecuzione del programma.

La partecipazione al programma risponde, oltre che ad esigenze di carattere operativo, ad obiettivi di politica industriale sostenuti dal Ministero dell'industria, per favorire il radicamento della nostra industria aeronautica nel settore della produzione europea di velivoli da trasporto militari e civili.

L'Italia ha fino ad ora partecipato con una quota del 17,8 per cento alle fasi di prefattibilità e fattibilità e i costi sostenuti sono stati rispettivamente di 2,38 e 8,489 miliardi di lire, sul capitolo 7010 degli esercizi finanziari '93 e '94. I risultati delle citate fasi sono consistiti nella produzione, da parte del consorzio di industrie europee «Euroflag», di relazioni tecniche basilari per l'avvio delle successive fasi del programma..

Tuttavia attualmente sono state formalizzate, nelle competenti sedi ministeriali, le crescenti perplessità in merito alla convenienza economica del programma FLA, anche se ciò implica una rilettura di questa parte del Piano di settore per l'industria aeronautica del 3 ottobre 1995. In particolare, infatti, non appare ben individuato, nè supportato al momento da elementi credibili, il piano di pareggio finanziario della produzione del FLA.

La prosecuzione della partecipazione italiana al programma sarà sottoposta, in base alla normativa in materia, alle Autorità parlamentari e di controllo. Al momento quindi non sono stati impegnati e tantomeno erogati fondi di qualsivoglia importo riferibili al programma FLA.

Si ritiene opportuno chiarire infine che la flotta da trasporto aereo militare (tattico e logistico) è attualmente basata esclusivamente sulle due linee C130 e CT222. I velivoli P. 180 sono stati acquisiti a parziale soddisfacimento delle esigenze di collegamento regionale, mentre il Boeing 707 T/T (4 unità) ha il compito primario di aerorifornimento e quello secondario di trasporto logistico. Gli altri velivoli citati nell'interrogazione non hanno scopi di trasporto aereo tattico/logistico, ma ri-

spondono a specifiche esigenze delle Forze armate/Corpi dello Stato interessati.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

SERRI

(7 novembre 1997)

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

che la direzione generale della Motorizzazione civile con circolare n. 3724/4383 del 20 gennaio 1997, relativamente ai consorzi di imprese di autoriparazioni per le revisioni periodiche degli autoveicoli, ha fornito una interpretazione meno rigida dei vincoli imposti dal codice della strada e dal relativo regolamento di attuazione per quanto concerne la sede e l'ambito di attività dei consorzi in oggetto, la disponibilità di locali ed attrezzature, il rilascio delle concessioni ed il responsabile tecnico;

che le nuove disposizioni, benchè migliorative sono comunque ancora tali da limitare la libertà di impresa e estromettere dalle attività di revisione molti operatori, pur in possesso dei requisiti per poter legittimamente operare; infatti il mantenimento di un numero massimo di quattro operatori per ogni «centro di revisione» ed il vincolo territoriale in base al quale gli operatori devono obbligatoriamente avere la sede dell'impresa nel medesimo comune costituiscono fattori di ostacolo e di freno alla concreta esplicazione delle disposizioni;

che in molti comuni di piccole dimensioni dove operano uno o due aziende del settore, non potendo queste aggregarsi con operatori di altri comuni, viene giocoforza inibita la possibilità di costituire il raggruppamento necessario all'istituzione del centro di revisione; così come per i comuni in cui il numero di aziende è superiore di una o due unità alla soglia massima stabilita di quattro operatori, verranno tagliate fuori le aziende che eccedono il numero massimo, non potendo queste aggregarsi con soggetti di altri comuni;

considerate le necessità emergenti,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro dei trasporti e della navigazione non ritenga necessario modificare le disposizioni vigenti attraverso l'eliminazione sia della soglia massima di operatori che possono dar vita al centro di revisione sia della limitazione territoriale riferita all'ambito comunale di appartenenza degli operatori stessi.

(4-04890)

(19 marzo 1997)

RISPOSTA. – In relazione alla problematica inerente la concessione a privati del servizio di revisione autoveicoli, si comunica che è allo studio dell'Amministrazione una modifica dell'articolo 239 del Regolamento di esecuzione del codice della strada, volto a consentire, nel rispetto

dei diritti dell'utenza e della sicurezza della circolazione stradale, l'ipotesi di costituzione di consorzi tra imprese di autoriparazione aventi sede in comuni diversi, seppur necessariamente confinanti o limitrofi.

Quanto alla possibilità di consentire la presenza di più operatori con la stessa specializzazione nell'ambito di un nucleo operativo, si ritiene allo stato l'ipotesi non praticabile, attesa la necessità di poter in ogni momento riferire precise responsabilità a soggetti operanti all'interno di un nucleo limitato ad un massimo di quattro operatori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

FUMAGALLI CARULLI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso che voci correnti danno ormai per certa la soppressione del distretto notarile di Casale Monferrato (Alessandria) ed il suo accorpamento con il distretto notarile di Asti con conseguente chiusura dell'archivio distrettuale;

rilevato che tale provvedimento penalizzerebbe in maniera assai rilevante la città di Casale Monferrato e l'intero comprensorio, privando la collettività di un pubblico servizio indispensabile e costringendola a fare riferimento alla città di Asti, peraltro priva di un efficiente collegamento viario e ferroviario con Casale Monferrato;

considerato:

che tale provvedimento apparirebbe contraddittorio tenuto conto del fatto che la prestigiosa sede dell'archivio notarile di Casale Monferrato è stata recentemente oggetto di ingenti e costosi lavori di ristrutturazione;

che al contrario la città di Casale Monferrato ha sempre avuto amplissime affinità culturali, storiche, economiche con la vicina Vercelli dalla quale dista appena 22 chilometri e con la quale è collegata dalla scorrevole strada statale n. 31 nonchè dall'autostrada A26 sulla quale si affacciano i caselli di Casale Nord, Casale Sud, Vercelli Ovest e Vercelli Est; lo stesso discorso vale per i collegamenti ferroviari e le autolinee;

che i collegamenti con Asti sono del tutto insufficienti e vedrebbero l'inevitabile utilizzo della strada provinciale n. 457 e l'attraversamento di numerosi piccoli centri abitati per una distanza di chilometri 43 circa,

l'interrogante chiede di sapere:

se tali voci corrispondano a verità;

se il Ministro di Grazia e giustizia non ritenga opportuno, nell'eventualità che tali voci siano veritiere, soprassedere a tale decisione e, accogliendo le univoche istanze di tutte le categorie professionali ed imprenditoriali della città, mantenere in vita il distretto notarile e conseguentemente l'archivio notarile;

se nella deprecata ipotesi di soppressione del distretto notarile e del suo accorpamento con altro confinante, non reputi opportuno ed urgente valutare l'ipotesi di un accorpamento con i distretti notarili riuniti di Novara e Vercelli ed in quest'ultimo caso prendere in considerazione la creazione di un distretto notarile riunito di Novara, Vercelli e Casale Monferrato od, in via ancora subordinata, di un distretto notarile riunito di Vercelli e Casale Monferrato ed altro per Novara.

(4-04997)

(25 marzo 1997)

RISPOSTA. - Con decreto ministeriale del 30 luglio scorso il distretto notarile di Casale Monferrato è stato riunito a quelli di Novara e Vercelli, non potendo essere conservato a causa di oggettivi elementi di fatto rilevati.

Ai sensi della normativa vigente, la soppressione del distretto notarile comporta anche la soppressione dell'archivio notarile distrettuale. L'archivio soppresso continua a funzionare con la denominazione di «sussidiario» per le sole operazioni relative agli atti che vi si trovano già depositati, e fino al trasferimento presso il competente archivio distrettuale.

Il Ministro di grazia e giustizia

FLICK

(19 novembre 1997)

FUSILLO. - *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che la recessione produttiva ed il calo della domanda interna, insieme all'alto costo del denaro, stanno mettendo in ginocchio le piccole e medie imprese meridionali;

che in siffatto scenario di grave crisi si inserisce la pesante situazione delle due controllate meridionale della Cariplo, la Carical e la Caripuglia che, secondo la relazione del Presidente della Fincarime, chiudono il bilancio 1996 con perdite rispettive di 350 e 440 miliardi e lamentano sofferenze pari a 3.800 miliardi;

che è stato presentato un piano di risanamento dei bilanci della Carical e della Caripuglia che prevede un primo intervento di ricapitalizzazione di 800 miliardi a carico della Cariplo, interventi di ristrutturazione per ammortizzare le sofferenze a rischio e la riduzione del costo del personale;

che detta situazione determina un clima di forte incertezza e di diffusa preoccupazione,

si chiede di conoscere quali iniziative il Governo intenda assumere al fine di:

evitare il tracollo finanziario dell'Carical e della Caripuglia;

aprire una discussione trasparente e propositiva sul futuro del sistema creditizio meridionale quale supporto indispensabile per il rilancio della piccola e media impresa;

difendere i già precari livelli occupazionali meridionali, evitando tagli al personale dei due istituti di credito.

(4-02716)

(5 novembre 1996)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente aspetti della gestione della Carical, della Caripuglia e della Cassa di Risparmio di Salerno, facenti parte del gruppo Cariplo.

Al riguardo, sentita la Banca d'Italia, si fa presente che le Casse di Risparmio di Puglia e di Calabria e Lucania hanno assunto la forma giuridica di società per azioni nel 1991 e nel 1992, utilizzando le procedure fissate dalla legge n. 218 del 1990.

La sfavorevole congiuntura che ha colpito negli ultimi anni il contesto economico in cui operano le due banche, nonché i fattori endogeni di strutturale debolezza delle stesse, hanno accentuato i ritardi nell'azione di adeguamento dei criteri gestionali alle esigenze di un mercato sempre più competitivo.

Il punto di maggiore debolezza delle due Casse è rappresentato dalla scadente qualità del portafoglio crediti, che negli ultimi anni ha reso necessarie consistenti rettifiche di valore.

Il conto economico della Caripuglia e della Carical, relativo al primo semestre 1996, si è chiuso in perdita, analogamente ai precedenti esercizi.

La capacità di reddito delle due Casse è negativamente condizionata anche da altri fattori di strutturale debolezza.

Nella prima metà del 1993, la Cassa di Risparmio di Puglia fu sottoposta ad accertamenti ispettivi di vigilanza, che posero in luce significative debolezze nei profili tecnici, irregolarità e disfunzioni nell'attività di erogazione del credito, un modesto grado di coerenza, funzionalità ed affidabilità degli assetti interni.

La Caripuglia fu, pertanto, invitata dalla Banca d'Italia a ricercare un *partner* di elevato *standing*, cui affidare un ruolo preminente nella gestione aziendale, caratterizzato da potenzialità finanziarie ed organizzative idonee a consentire sia l'apporto di mezzi patrimoniali sia il necessario contributo tecnico e manageriale.

Agli inizi del 1994, il Consiglio di Amministrazione della Caripuglia approvò un progetto di rafforzamento patrimoniale basato sull'apporto di mezzi freschi da parte della Cariplo, da realizzarsi attraverso un aumento di capitale riservato alla Cassa milanese.

Nel mese di dicembre 1995, la Cariplo e la Fondazione Caripuglia si accordarono per un'operazione comprendente un aumento di capitale e l'emissione di un prestito obbligazionario convertibile subordinato, da riservare in sottoscrizione agli azionisti. La Cariplo si impegnò, altresì, a promuovere un'offerta pubblica di acquisto su azioni ordinarie e di risparmio della Caripuglia.

Per effetto della sottoscrizione dell'aumento di capitale e dell'acquisto delle azioni, tramite O.P.A., la partecipazione della Cariplo nella Caripuglia si è elevata al 78,9 per cento.

Gli interventi effettuati da Cariplo a favore della Caripuglia ammontano fino ad oggi a circa 753 miliardi, dei quali 101 miliardi connessi alla sottoscrizione del prestito obbligazionario subordinato.

Per quanto concerne la Cassa di Risparmio di Calabria, quest'ultima è stata sottoposta alla procedura di amministrazione straordinaria dal mese di marzo 1987 al mese di luglio 1988, a seguito delle gravi irregolarità riscontrate dalla Banca d'Italia nel corso degli accertamenti ispettivi di vigilanza svolti nel 1986.

I commissari predisposero un piano di risanamento che, nel porre le premesse per un generale riassetto organizzativo, prevedeva, tra l'altro, la modifica di alcune norme dello statuto, nonché l'aumento del fondo di dotazione in modo da consentire l'ingresso di un «pool» di soci bancari. La Fondazione calabrese mantenne tuttavia circa il 75 per cento del fondo di dotazione.

All'atto della consegna dell'azienda alla gestione ordinaria, i nuovi organi aziendali furono invitati a proseguire nell'azione di riassetto organizzativo, al fine di rimuovere le strutturali carenze della banca e, in particolare, quelle concernenti l'attività di erogazione e di controllo dei crediti.

Nella seconda metà del 1992, la Carical fu trasformata in società per azioni mediante il conferimento delle attività e delle passività, facenti capo all'ente pubblico, ad una nuova società bancaria.

Il pacchetto di controllo della nuova società fu successivamente conferito ad una finanziaria di partecipazione, denominata Fincarical, con contestuale sottoscrizione da parte di quest'ultima di un aumento di capitale della Carical spa. La Cariplo sottoscrisse nel contempo un aumento di capitale di pari ammontare della Fincarical. Per effetto di quest'ultima operazione, la banca milanese e la Fondazione Carical assunsero partecipazioni paritetiche del 50 per cento e stipularono appositi patti parasociali. Di fatto, venne a crearsi una situazione di controllo congiunto sulla banca calabrese da parte della Cariplo e della Fondazione Carical.

Nell'aprile del 1994, la Fincarical deliberò un aumento di capitale riservato alla Cariplo, al fine di acquisire l'interessenza detenuta nella Carical dalla Cassa di Risparmio di Torino. La sottoscrizione di tale aumento di capitale consentì alla Cariplo di elevare al 57,1 per cento l'interessenza nella Fincarical. In conseguenza di tale operazione, nel mese di giugno 1994, l'intero conglomerato facente capo alla finanziaria calabrese, inclusa quindi la Carical, fu iscritto nel gruppo Cariplo. Nonostante le modifiche intervenute nell'assetto proprietario, rimase inalterato il contenuto degli accordi parasociali, che avrebbero richiesto la concertazione con la Fondazione Carical sulle decisioni di maggior rilievo.

Alla fine del 1994, la Fondazione calabrese e la Cariplo si accordarono per uno scambio di pacchetti azionari. In particolare, la Fondazione acquistò dalla Fincarical il 37,5 per cento del capitale della Carical, ma contestualmente cedette alla Cariplo il 42,9 per cento della finanziaria

calabrese, che nell'occasione mutò anche la propria denominazione in «Fincarime».

Dal mese di settembre '95 al mese di febbraio '96, la Carical è stata sottoposta ad accertamenti ispettivi di vigilanza, che hanno posto in luce carenze di ordine gestionale-strategico e disfunzioni degli assetti interni.

In relazione agli esiti ispettivi, la Banca d'Italia ha sensibilizzato la Cariplo e la Fondazione Carical in merito alla indifferibile necessità di promuovere interventi destinati ad incidere sui fattori di strutturale criticità della banca.

Gli interventi effettuati da Cariplo a favore della Carical, dalla trasformazione ad oggi, sono stati rilevanti.

Peraltro, nonostante le azioni già intraprese e gli iniziali miglioramenti della situazione della Carical e della Caripuglia, il netto peggioramento della congiuntura economica ha generato nuove sofferenze, rendendo necessarie ulteriori, cospicue rettifiche di valore nei bilanci delle due banche.

Le possibilità di successo dell'azione di risanamento delle due controllate appaiono positivamente influenzate, in primo luogo, dalle risorse e dalle capacità della Cariplo, che possiede un'articolata presenza in Italia e all'estero, un'ampia dimensione dell'operatività ed una notevole dotazione patrimoniale. In secondo luogo, vanno considerate le potenzialità della Carical e di Caripuglia, dovute al forte radicamento in zone del Meridione d'Italia dove la propensione al risparmio è molto elevata, ma è ancora scarsa la diffusione di alcuni prodotti bancari, che possono offrire interessanti prospettive di sviluppo.

Anche se la situazione di crisi delle due banche richiede l'immissione di ingenti risorse finanziarie, il conferimento di tali risorse non è di per sé risolutivo, in quanto quest'ultimo deve affiancarsi ad interventi concreti sulla struttura delle due banche; inoltre è necessario che si concludano accordi con le rappresentanze sindacali dei lavoratori finalizzati alla riduzione del costo del lavoro.

Dalla riuscita del piano di ristrutturazione dipende la possibilità per la Carical e la Caripuglia di rimanere sul mercato e svolgere un ruolo di efficiente allocazione delle risorse nelle regioni d'insediamento, contribuendo positivamente allo sviluppo dell'economia meridionale e alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

Nella seduta del 20 febbraio 1997, il Consiglio di Amministrazione della Cariplo, nel prendere atto della situazione di squilibrio economico-patrimoniale, ha approvato un articolato piano di ristrutturazione, inteso a realizzare una progressiva, sinergica integrazione tra Carical, Caripuglia e Carisal.

Tale piano, che verrà attuato in più fasi, prevede, oltre ad interventi di ripatrimonializzazione delle tre banche, il conferimento delle partecipazioni detenute dalla Cariplo nelle tre banche meridionali alla Fincarime, società che attualmente controlla la Carical e presso la quale verrebbero accentrare sia funzioni di coordinamento e pianificazione strategiche, sia funzioni di contenuto operativo; una sensibile riduzione dei costi operativi e, in particolare di quelli del personale; ed, infine, il raffor-

zamento commerciale delle tre controllate meridionali nell'area di influenza, anche per effetto dell'ampliamento della gamma dei servizi offerti (gestioni patrimoniali, fondi comuni eccetera).

Le misure di riassetto contenute nel piano dovrebbero consentire il riequilibrio economico-gestionale delle tre banche entro il 1998, garantendo in prospettiva alla Cariplo un adeguato ritorno degli investimenti effettuati.

Si soggiunge che, nel corso del 1996, la Carical e la Caripuglia hanno stipulato accordi con le organizzazioni sindacali, che comporteranno una sensibile riduzione della dinamica salariale. Per il raggiungimento di tale obiettivo è previsto un articolato ventaglio di interventi, che contempla, tra l'altro, una politica di incentivazione degli esodi, un ampio ricorso al part-time, la riduzione dell'orario di lavoro e delle voci retributive non previste dal contratto collettivo nazionale.

Tra la fine del 1996 e i primi cinque mesi del 1997, la Cariplo ha, inoltre, effettuato interventi di ripatrimonializzazione delle tre banche meridionali, anche al fine di consentire alle stesse il rispetto dei limiti prudenziali di vigilanza.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro

PINZA

(17 novembre 1997)

GERMANÀ. – *Ai Ministri dell'ambiente e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che Milazzo ed il suo comprensorio, essendo il principale approdo per le isole Eolie, costituiscono un biglietto da visita per il turismo siciliano;

che l'industria in Sicilia, ed in particolare nell'area di Milazzo-Giammoro, ha fornito e può sicuramente ancora fornire indubbi vantaggi in termini di rilancio sia occupazionale che economico;

che le moderne tecnologie ed una crescente sensibilità per i problemi legati all'ecologia devono consentire un connubio tra le esigenze di un'area industriale e quelle di una zona con grandi attrattive turistiche;

che nell'area industriale di Milazzo-Giammoro si sono verificati alcuni gravi episodi che hanno provocato negli abitanti della zona fastidiosi malesseri fisici, sembrerebbe imputabili a fughe di gas;

che i suddetti gravi episodi rappresentano un rischio per la salute pubblica e ledono fortemente gli interessi turistici della zona;

che nella passata legislatura l'interrogante ha richiesto un intervento ai suddetti Ministri ma non c'è stata risposta;

che la situazione si è aggravata ulteriormente mettendo a rischio anche la zona di Santa Lucia del Mela, San Filippo e Condò,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno:

attivare un monitoraggio ambientale permanente dell'area industriale di Milazzo-Giammoro;

procedere ad un attento e serio controllo sul rispetto da parte di tutte le industrie presenti nella suddetta area delle norme riguardanti la sicurezza e la tutela ambientale;

predisporre delle «unità di crisi», vista la contemporanea presenza nella suddetta area di una centrale termoelettrica e di una raffineria petrolchimica, in grado di intervenire tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità, in modo che i rischi per la salute e la sicurezza dei cittadini ed i possibili danni all'ambiente siano ridotti al minimo.

(4-00405)

(5 giugno 1996)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare di cui in oggetto, riferita all'inquinamento atmosferico nell'area industriale di Milazzo-Giammoro, si rammenta che il Ministero dell'ambiente, nell'ambito del programma ENVIREG, è impegnato con la regione siciliana alla realizzazione, nell'area industriale di Milazzo (area portuale compresa), di un sistema di rilevamento con tecnologie innovative, dei rischi connessi con il trasporto e la movimentazione dei prodotti pericolosi, oltre al rilevamento dei parametri chimicofisici e meteorologici della qualità dell'aria.

Tale sistema consentirà inoltre di informare la popolazione e di sopportare l'attività di emergenza in caso di incidenti rilevanti.

Questo progetto è, ad oggi, in avanzata fase di realizzazione e dovrebbe essere completato entro dicembre 1997.

Comunque, al fine di tranquillizzare le popolazioni interessate, si informa che la provincia regionale già dispone di una rete di rilevamento dell'inquinamento atmosferico principalmente dislocata nel Milazzese (9 postazioni su 18).

Tutti i parametri previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 marzo 1983 e successivo decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988, rilevabili mediante strumentazione automatica, sono costantemente monitorati ed acquisiti in modo orario da apposite centraline di rilevamento e, secondo quanto riferito dalla stessa Provincia, i limiti imposti dalla sopracitata normativa in tema di qualità dell'aria non sono mai stati superati.

Ciononostante si sono verificate situazioni di breve durata da considerare indubbiamente anomale.

Poichè i parametri inquinanti come biossido di zolfo e polveri vanno misurati, effettuando sui dati rilevati ogni ora una media ogni 24 ore, fenomeni acuti ma di breve durata non comportano necessariamente un superamento del limite imposto.

Data la ripetitività di tali fenomeni (principalmente nei mesi estivi, quando le sfavorevoli condizioni meteorologiche non consentono un'adeguata dispersione degli inquinanti gassosi emessi dai camini) la provincia regionale ha, insieme alla ASL n. 5, istituito un apposito organo tecnico» con il compito di analizzare ogni possibile soluzione per evitare la ripetizione dei fenomeni e metterla in atto.

A tale scopo è stato stabilito di realizzare l'interconnessione delle reti di rilevamento dell'inquinamento atmosferico, di proprietà della provincia di Messina e dell'Enel, al fine di realizzare un controllo in tempo reale dei principali parametri inquinanti, in modo che sia l'AGIP Petroli che l'Enel possano prendere provvedimenti immediati al fine di ridurre le emissioni in caso di superamento di determinati limiti orari pre-definiti.

L'obiettivo è quindi il passaggio da una fase di semplice controllo dell'inquinamento «a posteriori» ad una fase di prevenzione dell'inquinamento atmosferico.

Nel mese di gennaio 1997 è già stato attuato un programma per la trasmissione automatica dei dati orari rilevati dalle postazioni della provincia regionale ai centri di elaborazioni dati dell'Agip Petroli e dell'Enel.

È in fase di realizzazione l'integrazione dei dati trasmessi con quelli rilevati dalle postazioni Enel, in modo da «mettere in rete» tutti i dati disponibili.

Una volta completato e messo a punto tale sistema informativo, sarà compito dell'organo tecnico stabilire, congiuntamente ai responsabili Enel ed Agip Petroli, quali azioni correttive immediate debbano essere intraprese al fine di eliminare o per lo meno ridurre in caso di superamento di determinati valori orari le concentrazioni orarie misurate dalle centraline.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente
CALZOLAIO

(14 novembre 1997)

LA LOGGIA, SCHIFANI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che si apprende dalla stampa nazionale che il Ministero dei trasporti intende stanziare cifre sufficienti a rinnovare circa 1.500 autobus all'anno per i prossimi dieci anni, stante la particolare vetustà del parco rotabile italiano gestito dalle aziende esercenti trasporti pubblici locali e servizi extraurbani su gomma, e stante la necessità che le aziende fornitrici dei servizi dispongano di veicoli idonei ad utilizzare le nuove tecnologie per svolgere il servizio pubblico nelle condizioni di massima economicità, sicurezza e rispetto per l'ambiente;

che queste finalità, il cui perseguimento è opportuno su tutto il territorio nazionale, sono maggiormente rilevanti nella regione siciliana, laddove, a causa del mancato inserimento nel Fondo nazionale trasporti ormai da diversi esercizi finanziari, le poche risorse destinate al rinnovo del parco hanno comportato un progressivo invecchiamento dello stesso ben oltre il limite dei 10 anni previsto dalla normativa di settore;

che secondo quanto risulta agli interroganti tale stanziamento statale sarebbe destinato alle sole regioni a statuto ordinario,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno inserire anche la regione siciliana in tale piano di rinnovamento del parco rotabile destinato al trasporto pubblico.

(4-03095)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – Il disegno di legge presentato al fine di rinnovare il parco rotabile gestito dalle aziende esercenti trasporti pubblici locali prevede nel corso del triennio 1997-1999 l'accantonamento a decorrere dal 1999 di un contributo quindicennale, con limite di impegno di 195 miliardi di lire, per consentire l'acquisto complessivo di circa 4.300 autobus.

Il disegno di legge attribuisce il contributo in parola alle sole regioni a statuto ordinario ponendosi in linea con la normativa vigente, la quale esclude le altre regioni dalle contribuzioni speciali in quanto l'ordinamento giuridico riconosce alle stesse una diversa maggiore autonomia finanziaria.

Rientra, pertanto, nella sfera di competenza della regione Sicilia determinare l'assegnazione o meno di parte delle proprie risorse da destinare al trasporto pubblico locale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che in data 13 marzo 1997 al comune di Squillace perveniva il provvedimento del Coreco, sezione decentrata di Catanzaro, notificato ai singoli consiglieri il giorno successivo, con cui il consiglio comunale veniva diffidato ad approvare entro venti giorni il bilancio di previsione 1997;

che il consiglio comunale, quindi, appositamente convocato per il giorno 21 marzo 1997 approvava il bilancio in quella stessa data (deliberazione del consiglio comunale n. 8 del 21 marzo 1997);

che, atteso che il bilancio era stato approvato in assenza della propedeutica deliberazione di ricognizione e di determinazione del prezzo di cessione delle aree destinate all'edilizia economica e popolare, adottate successivamente con atto n. 10 del 21 marzo 1997, il consiglio comunale con delibera n. 11 del 2 aprile 1997 disponeva, da un lato, di annullare la citata delibera n. 8 del 21 marzo 1997, dall'altro di approvare nuovamente il bilancio (sempre nei limiti dei venti giorni assegnati);

che la delibera n. 11 del 2 aprile 1997, unitamente all'ormai annullata delibera n. 8 del 21 marzo 1997, veniva pertanto trasmessa al Coreco per l'approvazione del visto di legittimità;

che l'organo di controllo, invece, con le ordinanze nn. 1570/175 e 1570/176 del 6 maggio 1997, chiedeva al comune di Squillace chiarimenti e controdeduzioni in relazione ad un ricorso presentato allo stesso Coreco dai consiglieri di minoranza;

che il comune, di conseguenza, al fine di trasmettere i chiarimenti richiesti, inviava la delibera del consiglio comunale n. 13 del 20 maggio 1997 materialmente pervenuta al Coreco in data 27 maggio 1997;

che il Coreco si riuniva in data 9 giugno 1997 e dapprima dichiarava decaduta la delibera n. 13, applicando erroneamente la legge n. 127 del 1997, che prevede il limite di 5 giorni per l'invio degli atti e successivamente, dopo aver stabilito di decidere a prescindere dalle controdeduzioni fornite dal comune di Squillace, annullava sia la delibera n. 8 del 21 marzo 1997 sia la delibera n. 11 del 2 aprile 1997, nominando contestualmente un commissario *ad acta* per l'approvazione del bilancio comunale di previsione;

che il provvedimento di annullamento delle delibere di cui sopra assunto dal Coreco avveniva senza che venissero riassegnati i termini per la riapprovazione del bilancio, atteso che la procedura di scioglimento del consiglio comunale, nella sostanza attivata dal Coreco, è una sanzione gravissima che la legge n. 142 del 1990 prevede solo per i casi di inadempienza dell'amministrazione;

che nel caso specifico non pare sussistano motivazioni tali da produrre un provvedimento di scioglimento, atteso che il bilancio era stato approvato dal consiglio comunale per ben due volte e che il sindaco e la giunta comunale non hanno subito da parte della maggioranza dei consiglieri alcun atto di sfiducia,

si chiede di sapere:

se si ritenga legittimo il provvedimento di scioglimento del consiglio comunale di Squillace attivato dal Coreco;

se non si ritenga che tale provvedimento non rientri nei casi previsti dall'articolo 39 della legge n. 142 del 1990 e che l'eventuale scioglimento del consiglio comunale di Squillace, sulla base della procedura attivata dal Coreco - sezione decentrata di Catanzaro, rappresenterebbe perlomeno un caso «anomalo» e pressochè unico;

se non si ritenga di restituire, attraverso provvedimenti adeguati, ai cittadini di Squillace e a quanti altri seguano questa vicenda amministrativa con vivissima preoccupazione piena fiducia nell'applicazione corretta delle norme che regolano la nostra vita democratica da parte dell'autorità ministeriale preposta.

(4-07566)

(17 settembre 1997)

RISPOSTA. - La situazione determinatasi nel comune di Squillace, a seguito dell'annullamento da parte del Coreco della deliberazione di approvazione del bilancio di previsione 1997, non configura ipotesi di scioglimento. L'articolo 39, comma 1, lettera c) e comma 2 della legge n. 142 del 1990 prevede, infatti, il preventivo esperimento di una analiti-

ca procedura di competenza dell'organo regionale di controllo, che riveste carattere di presupposto rispetto al decreto di scioglimento.

Nel caso in esame, la procedura di scioglimento non sembra praticabile in quanto, dopo l'annullamento della delibera di adozione del bilancio, il consiglio comunale non è stato formalmente messo in mora. D'altro canto, non si tratterebbe di inadempienza del consiglio comunale, dato che tale organo si è favorevolmente espresso per l'approvazione.

*Il Ministro dell'interno e per il coordinamento
della protezione civile*
NAPOLITANO

(10 novembre 1997)

LORENZI, BRIGNONE, PREIONI, AVOGADRO, CASTELLI. –
Al Ministro dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che a seguito degli eventi alluvionali del 4/5 novembre 1994 che hanno colpito il Piemonte, si sono verificati gravi danni alle infrastrutture che hanno ricevuto finanziamenti statali determinati con appositi provvedimenti legislativi. In particolare con delibera n. 1 del 28 giugno 1995 il Ministro degli interni assegnò alle Ferrovie dello Stato un finanziamento per il ripristino delle opere danneggiate per complessivi 153,27 miliardi di cui 68 per la ricostruzione della linea ferroviaria Bra-Ceva. Con nota n. 11588 del 12 agosto 1996 l'Ente ferrovie comunicò a codesto ministero la decisione unilaterale di non procedere al ripristino delle strutture adducendo motivazioni tipo «le esigenze del bacino di traffico possono essere soddisfatte con l'impegno di garantire il servizio automobilistico sulla tratta»;

che il percorso automobilistico dovrebbe essere garantito attraverso la Fondovalle Tanaro, in cantiere da oltre trent'anni, ed attualmente interrotta in più punti proprio a seguito degli stessi eventi alluvionali,

si chiede di conoscere:

quale sia stato l'utilizzo dei fondi assegnati all'Ente Ferrovie dello Stato per la ricostruzione della linea ferroviaria Bra/Ceva;

sulla base di quale indagine conoscitiva le Ferrovie abbiano definito la «soddisfazione della clientela che si sente servita meglio di prima»;

per quale motivo non sia stata tenuta in nessun conto la petizione dei sindaci territorialmente competenti;

se il Ministro ritenga procedura corretta utilizzare come pretesto le calamità naturali per procedere alla soppressione di servizi indispensabili quali i trasporti pubblici in una zona già gravemente carente di infrastrutture.

(4-02739)

(5 novembre 1996)

RISPOSTA. - I problemi derivati dal danneggiamento della linea ferroviaria Bra-Ceva, a seguito dell'alluvione del novembre '94 in Piemonte, sono stati oggetto di numerosi incontri fra Ferrovie e autorità locali per decidere di comune accordo le strategie da attuare per riportare alla normalità il settore del trasporto in quella regione.

Considerato che sulla linea di cui trattasi l'alluvione ha distrutto ponti, tratti di linea in rilevato e piazzali, per un danno complessivo valutato intorno ai 70 miliardi, e che il ripristino della linea in questione, alla luce delle nuove prescrizioni tecniche di salvaguardia emanata dal Magistrato del Po (leggi n. 265 del 1995 e n. 438 del 1995), avrebbe comportato una spesa notevolmente superiore a quella stanziata dal Ministero dell'interno con delibera n. 1 del 28 giugno 1995, con quei finanziamenti si è provveduto a realizzare un programma di adeguamenti resisi necessari in forza delle già citate prescrizioni tecniche e nel contempo si è provveduto ad effettuare i collegamenti, già ferroviari, tramite bus di linea.

Più specificatamente, gli interventi finanziati con la già citata delibera del Ministero dell'interno hanno riguardato:

- modifiche agli impianti della stazione di Alessandria in conseguenza della ricostruzione del ponte sul Tanaro, per un importo di lire 15 miliardi;

- sistemazione del rilevato in corrispondenza di Castello di Annone, per un importo di lire 17 miliardi;

- ripristino ACEI di Castello di Annone, per un importo di lire 5,9 miliardi;

- sistemazione del rilevato in corrispondenza di Felizzano, per un importo di lire 23 miliardi.

La somma di circa lire 11 miliardi è stata riservata alla Bra-Ceva per gli interventi di emergenza (lire 3 miliardi già spesi) e per quelli necessari alla sua dismissione.

Per quanto attiene il servizio sostitutivo di trasporto passeggeri, si porta a conoscenza che attualmente è svolto da 6 coppie di bus nei giorni feriali e da 2 coppie nei festivi, con 15 fermate su un percorso di 67 chilometri e con un tempo di percorrenza di 90', per un numero medio di passeggeri che varia dai 345, nel periodo invernale e nei giorni lavorativi, ai 240 nel periodo estivo e nei giorni festivi, mentre, in precedenza, il servizio ferroviario utilizzava 6 coppie di treni con 9 fermate nelle stazioni della linea, nei giorni feriali, e 2 coppie di bus nei giorni festivi.

È ovvio che l'utenza abbia apprezzato questo servizio sostitutivo che prevede un maggior numero di fermate nell'abitato anzichè nelle stazioni poste in fondovalle e, talora, distanti dai centri abitati. A conforto di ciò è stata operata una raccolta di firme (200 circa).

Inoltre, con letera dall'11 luglio 1996, inviata dal comune di Faragliano e sottoscritta da 20 sindaci delle località interessate, si dichiara testualmente che «tutti i sindaci comprendono e concordano con le osservazioni e le perplessità sollevate dai dirigenti delle Ferrovie dello Stato sull'utilizzo della linea per il trasporto passeggeri, per

cui sarebbero orientati all'accettazione del trasporto alternativo su gomma».

Per quanto attiene al trasporto merci si stanno esaminando le possibilità di mantenerlo, in regime di raccordo, sulla tratta Bra-Cherasco oppure Bra-Cherasco-Nerzole-Monchiero, che sono le tratte meno danneggiate e che potrebbero offrire possibilità di ulteriori sviluppi, previa analisi costi-benefici.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che la sospensione fra le stazioni di Briga (Vallese-Svizzera) ed Iselle (Verbano-Cusio-Ossola - Italia) del servizio dei treni navetta adibiti al trasporto di veicoli e passeggeri attraverso il *tunnel* del Sempione è motivo di grande disappunto fra gli operatori economici del Verbano-Cusio-Ossola e l'utenza in genere, vista l'importanza di questo servizio, soprattutto nei mesi invernali quando, causa le abbondanti nevicate, non è possibile il transito stradale attraverso il passo del Sempione;

che da parte delle autorità elvetiche, nonostante il *referendum* delle popolazioni vallesane che ne richiedeva il ripristino, non vi sarebbe intenzione di riattivare questo servizio considerandolo non redditizio economicamente;

tenuto conto sia della utilità dello stesso sia del fatto che una riapertura, mirata, sarebbe sicuramente redditizia anche dal punto di vista economico e valutando nel contempo la possibilità di usufruire sul versante italiano dello scalo di Beura denominato «Domo 2», struttura di grande potenzialità ed al momento sottoutilizzata,

si chiede di conoscere se, a questo punto, il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire per rilevare *in toto* la gestione del servizio in oggetto, valutando la possibilità di esercizio almeno per i fine settimana del periodo invernale.

(4-02177)

(3 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Il contratto di trasporto delle «auto al seguito» attraverso la galleria del Sempione, sottoscritto il 12 settembre 1959, tra le Ferrovie federali svizzere e le Ferrovie dello Stato, è stato annullato di comune accordo tra le parti, il 3 gennaio 1993, per scarsa redditività della linea.

Questa motivazione aveva già spinto, nel 1983, le Ferrovie federali svizzere ad avanzare la richiesta di sospensione del servizio, sospensione rinnovata a far data dal 31 maggio 1992, sempre a causa dell'improduttività della linea, che rendeva insufficiente anche il contributo, in

precedenza concesso dal Consiglio federale, di 15 franchi svizzeri per ogni veicolo trasportato tra Briga ed Iselle.

Previo accordo intercorso fra le Ferrovie federali svizzere e le Ferrovie dello Stato è stato possibile procrastinare la sospensione del collegamento fino al 3 gennaio 1993.

Le Ferrovie dello Stato, considerate le ragioni addotte dalle ferrovie svizzere e tenuto presente che le spese di esercizio erano ripartite al 50 per cento fra le due reti mentre solo il 20 per cento del profitto era di propria spettanza, hanno ritenuto di dover aderire alla disdetta dell'accordo suddetto.

Dal 6 ottobre 1993 al 2 gennaio 1994, a cuasa dello smottamento della strada tra Varza ed il confine italiano, il collegamento attraverso la galleria del Sempione è stato eccezionalmente ripristinato, con treni navetta, utilizzando materiale e personale svizzero. Tale servizio, concretizzatosi con la circolazione di 408 treni, distinti in 112 ad ottobre, 138 a novembre, 144 a dicembre del 1993 e 14 a gennaio 1994, ha generato una rilevante diseconomia che le Ferrovie federali svizzere hanno ripianato attingendo ad uno speciale fondo previsto in caso di catastrofi, essendo venuta meno anche la disponibilità da parte del Consiglio federale a concedere sovvenzioni.

La cessazione del servizio da parte delle Ferrovie federali svizzere è stata anche in questa occasione motivata esclusivamente dal mancato risultato economico.

Le Ferrovie dello Stato spa, al momento, non ravvisano elementi che consentano di rivedere le posizioni assunte, a meno che le Ferrovie federali svizzere non siano in grado di proporre soluzioni alternative.

Per quanto concerne, infine, la stazione di Domo 2, poichè la struttura è sorta con l'esclusiva funzione di servire il traffico merci, le Ferrovie dello Stato spa sono dell'avviso che un trasferimento del terminal da Iselle a Domodossola non risolverebbe il problema anzi il maggior percorso andrebbe ad aggravare il *deficit* della linea ferroviaria, ragion per cui la Società non ritiene possibile rivedere le decisioni adottate.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

MIGNONE, MURINEDDU, DONISE. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 610, del 16 settembre 1996, stabilisce all'articolo 140 che ciascuna impresa di autorizzazione deve avere la propria officina nel territorio dello stesso comune in cui il consorzio di appartenenza può essere autorizzato ad operare, e può far parte di un solo consorzio; può partecipare a più consorzi solo nel caso in cui è titolare di più officine autorizzate;

che l'articolo 141 stabilisce, tra l'altro, che il responsabile tecnico deve svolgere la propria attività presso la sede operativa dell'impresa o presso il consorzio cui è stata rilasciata la concessione, e non può operare presso più di una sede operativa di impresa.

che l'applicazione di tale regolamento penalizza purtroppo le aree interne - montane e non - e le piccole isole, ove il numero di auto-veicoli è scarso e non dà la linfa finanziaria sufficiente all'attivazione e alla sopravvivenza di un consorzio nell'ambito territoriale dello stesso comune,

si chiede di sapere:

se non si ritenga necessario, invece, che per le aree interne - montane e non - e per le piccole isole ci debba essere una deroga a tale norma consentendo che:

1) per assicurare e avvicinare il servizio ai cittadini in questi territori un consorzio possa avere fino a due sedi distaccate, afferenti, però, ad una unica sede contabile-amministrativa;

2) il responsabile tecnico abbia facoltà di svolgere in parte la propria funzione anche nelle sedi distaccate riferendosi, tuttavia, alla sede unica contabile amministrativa.

(4-03733)

(16 gennaio 1997)

RISPOSTA. - Le procedure per l'affidamento in concessione agli operatori privati del servizio di revisione dei veicoli a motore, con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate o capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, ha preso l'avvio a distanza di 5 anni dall'emanazione della legge 122/92, come poi modificata nel 1993 dall'articolo 80 del codice della strada, a causa sia del notevole numero di regolamenti da emanare, sia delle molteplici problematiche rappresentate dagli operatori del settore.

L'amministrazione, con l'emanazione della circolare n. 2/97, ha dato l'avvio all'affidamento in concessione del servizio da un lato consentendo l'accesso del maggior numero di operatori, dall'altro assicurando contestualmente i diritti degli utenti e quello superiore della sicurezza della circolazione stradale.

Si ritiene pertanto che allo stato qualsiasi intervento normativo che modifichi, ampliando o restringendo, gli attuali requisiti di accesso al servizio potrebbe rivelarsi intempestivo, in quanto solo con la pratica applicazione delle norme si potranno individuare modifiche normative mirate nel concreto e non basate su necessità che, pur meritevoli di ogni considerazione, potrebbero rivelarsi scarsamente interessanti dal punto di vista gestionale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

NOVI. – *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che il CIPE ha ritenuto di finanziare con 105 miliardi la Fondazione IDIS di Napoli;

che la Fondazione IDIS intenderebbe realizzare nell'area dismessa dell'ex Federconsorzi una fantomatica città della scienza;

che non risulta chiaro quali progetti saranno finanziati, nè quali obiettivi l'IDIS intenderà raggiungere con uno stanziamento di fondi così ragguardevole,

si chiede di conoscere i motivi che hanno spinto il CIPE a finanziare una fondazione privata, che non vive di risorse proprie e che fino ad ora ha assorbito ingenti quantità di denaro pubblico senza produrre alcunchè.

(4-01035)

(9 luglio 1996)

RISPOSTA. – Per delega disposta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri si risponde alla interrogazione in oggetto.

La «Città della Scienza» è un centro di nuova generazione dedicato allo sviluppo della cultura scientifica, alla diffusione delle conoscenze scientifiche e tecnologiche al sistema sociale ed economico regionale, ed a sostenere la nascita e lo sviluppo di piccole imprese nei settori dell'industria, della cultura, della comunicazione e dell'imprenditoria artigiana.

L'intervento, sulla base del progetto predisposto dalla Fondazione IDIS, prevede la ristrutturazione, il restauro conservativo e l'adeguamento funzionale delle strutture immobiliari e delle aree all'aperto del complesso industriale dismesso ex Federconsorzi di Bagnoli, la realizzazione di allestimenti adeguati alle funzioni espositive ed attrezzature scientifiche e tecnologiche per i vari servizi divulgativi, formativi e di servizio.

Il piano esecutivo prevede la creazione di un sistema integrato di servizi e funzioni di cui le principali sono:

un centro d'iniziativa permanente di diffusione della cultura scientifica e tecnologica, denominato Museo Vivo della Scienza;

una funzione di Creazione di impresa, con servizi orizzontali di tipo tecnologico, formativo, finanziario e di *marketing*;

un BIC specializzato nel settore dell'industria, della cultura e della comunicazione;

un laboratorio di Arti e Mestieri (LAM) volto al recupero, all'innovazione ed alla valorizzazione dell'imprenditoria artigiana;

una struttura di Mediateca che, oltre ad essere un punto specializzato di consultazione di prodotti scientifici divulgativi di tipo editoriale, video, *software*, multimediale, rappresenta una struttura di servizio al settore dell'educazione e della formazione per l'utilizzo delle nuove tecnologie multimediali e della comunicazione;

un'area convegnistica, con un insieme di sale di diversa capienza, denominato Spazio Eventi;

un sistema di aule e laboratori per attività formative;

servizi per il pubblico connessi alla fruizione delle funzioni di Città della Scienza.

Con delibera del 13 aprile 1994 il CIPE, nell'ambito del progetto di revisione ed aggiornamento del Programma triennale di interventi ex legge 80/84, ha individuato fra gli altri, quale intervento immediatamente avviabile, quello predisposto dalla Fondazione IDIS, con una spesa previsionale di 35 miliardi di lire per la realizzazione nella Città di Napoli, a valere sulle risorse recate dalla legge citata, complessivamente pari a circa 862 miliardi di lire.

In epoca successiva, il CIPE, in data 20 dicembre 1994 ha approvato il progetto della «Città della Scienza» per un importo complessivo di lire 104,811 miliardi, prevedendo che alla sua realizzazione provvedeva la Fondazione IDIS, sulla base di un apposito accordo di programma ex articoli 11 e 15 della legge n. 241 del 1990.

Sulla base di apposita convenzione stipulata in data 24 febbraio 1995 fra la regione Campania e la Fondazione IDIS, il CIPE in data 26 giugno 1996 ha approvato lo schema di accordo di programma da stipularsi tra il Ministero del bilancio, la regione Campania, la provincia di Napoli, il comune di Napoli e la Fondazione IDIS.

Il CIPE ha in proposito previsto che la copertura del costo di complessivi 104,811 miliardi viene assicurata come segue:

- a) lire 7.016 milioni a carico della Fondazione IDIS, soggetto attuatore di cui quota parte già impegnata ed erogata;
- b) lire 10.299 milioni a carico della regione Campania parzialmente erogati;
- c) lire 38.599 a carico dei fondi di cui all'articolo 4 della legge 18 aprile 1984, n. 80, già trasferiti alla regione Campania;
- d) lire 48.897 milioni a valere sulle risorse derivanti dal cofinanziamento comunitario, costituendo il progetto in questione misura integrativa del programma operativo plurifondo 1994-1999 della Campania.

Per quanto riguarda, infine, le ricadute occupazionali del finanziamento, si fa presente quanto segue:

attualmente la Fondazione IDIS conta 65 dipendenti di cui 27 sono lavoratori ex Federconsorzi, assorbiti nelle nuove attività come da accordo sindacale;

le aziende incubate nel sistema «Città della Scienza» sono 13 con un totale di 45 dipendenti;

a regime si prevede l'occupazione diretta di 250 dipendenti ed indiretta di circa 1.000 unità nelle molteplici attività indotte.

*Il Sottosegretario di Stato per il bilancio
e la programmazione economica*

MACCIOTTA

(13 novembre 1997)

PERA. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Considerato:

che nel 1989 il comune di Viareggio presentò a codesto Ministero il progetto del «Parco tematico del carnevale» per avere accesso ai finanziamenti collegati ai campionati mondiali di calcio Italia '90 e che tale progetto fu definito dall'allora Ministro Franco Carraro il migliore tra quelli ricevuti per essere finanziati;

che la regione Toscana risulta avere tuttavia anteposto nella graduatoria dei progetti da finanziare quelli presentati dalla società Cosmopolitan srl di Tirrenia relativi alla costruzione di alberghi;

che nel corso del 1996, rispettando la graduatoria, la regione Toscana ha versato circa 800milioni alla Cosmopolitan ora fallita, alla quale sarà richiesta la restituzione dei finanziamenti indebitamente ricevuti, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno attivarsi per procedere alla revisione della graduatoria o comunque ad adottare misure tali da permettere che gli importi recuperati alla Cosmopolitan siano destinati al comune di Viareggio per finanziare progetti relativi al carnevale.

(4-07216)

(24 luglio 1997)

RISPOSTA. – Si fa riferimento all'interrogazione indicata in oggetto per rappresentare che l'intervento turistico nel 1989 era articolato su due livelli, regionale e statale.

Per quel che concerne gli incentivi disposti dalla regione Toscana nell'ambito delle proprie leggi di intervento finanziario, sono stati richiesti i necessari elementi agli organi regionali.

Nel caso di specie, tuttavia, è presente un profilo di azione degli organi centrali, in quanto il comune di Viareggio ha presentato istanza di finanziamento ai sensi della legge n. 237 del 1993 per la realizzazione della «Cittadella del Carnevale».

L'istanza è stata accolta e infatti il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° aprile 1994 reca la concessione di un contributo di lire 5.729.000.000 su un costo ammissibile di lire 18.723.000.000 (circa un terzo della spesa) a favore della Fondazione Carnevale di Viareggio, costituita dal comune per la realizzazione dell'iniziativa.

Tale finanziamento non è stato ancora attivato in quanto la Fondazione in questione non ha ancora prodotto la documentazione necessaria ai fini antimafia per rendere esecutiva la relativa convenzione che è stata stipulata a suo tempo.

Quanto al fallimento della Società Cosmopolitan, che sarebbe stata finanziata dalla regione Toscana, e che ha ricevuto del pari un finanziamento statale, gli uffici stanno seguendo l'iter fallimentare e hanno doverosamente proposto domanda di insinuazione al passivo che dovrà essere vagliata dal giudice fallimentare, onde recuperare i fondi erogati che dovrebbero essere comunque coperti da garanzia fidejussoria.

Per quel che riguarda l'intervento dello Stato, la legge prescrive che i fondi non andati a buon fine debbano essere riversati per confluire

nel Fondo di riqualificazione dell'offerta turistica italiana ed essere quindi riassegnati alle regioni che li utilizzeranno secondo i propri strumenti incentivanti.

Si fa riserva di inviare gli elementi informativi che perverranno dalla regione Toscana.

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

BERSANI

(19 novembre 1997)

PERRUZZOTTI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Per conoscere quali siano le reali cause della sostituzione del locomotore dell'espresso n. 1911 in servizio sulla tratta Milano-Roma, con partenza alle ore 23,25 dalla stazione centrale il giorno 13 gennaio 1997, sostituzione avvenuta alla stazione di Treviglio e dovuta, a detta degli operatori del treno, ad un guasto che ne avrebbe pregiudicato la stabilità.

(4-03646)

(15 gennaio 1997)

RISPOSTA. – La Società Ferrovie dello Stato spa riferisce che il treno 1911 che collega Milano a Roma percorre normalmente la linea Milano-Piacenza-Bologna-Roma.

Il giorno 13 gennaio 1997, causa l'impraticabilità del tratto della stazione di Piacenza per l'incidente avvenuto il giorno prima, il treno in questione veniva previsto sulla linea Milano-Codogno-Cremona-Fidenza e fatto trainare da una locomotiva del gruppo E402 atta a percorrere detta linea.

Al momento della partenza da Milano il quadro perturbato della circolazione conseguente alle alternative imposte dalla interruzione della linea nella tratta Codogno-Piacenza imponeva di istradarlo effettivamente sulla linea Milano-Treviglio-Cremona-Fidenza.

Poichè le locomotive E402 non hanno ancora la circolabilità sulla tratta Treviglio-Cremona per accertamenti in corso di definizione da parte delle Ferrovie dello Stato, presso la stazione di Treviglio si è reso necessario sostituire la locomotiva E402 con una del tipo E636 atta a circolare su tale tratta.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

PIANETTA, TERRACINI, D'ALÌ. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.*

– Premesso:

che la diplomazia statunitense ha più volte sostenuto che il Governo iraniano da diverso tempo sta promuovendo una politica destabilizzante nella regione medio-orientale, con atti che rendono ulteriormente precario il delicato dialogo arabo-israeliano, e che i diritti umani vengono quotidianamente calpestati;

che, secondo le ultime notizie apparse prevalentemente sulla stampa internazionale, l'Iran si sta dotando di un armamento atomico;

che la magistratura tedesca ha dimostrato il coinvolgimento dell'Iran in alcuni gravi attentati terroristici che hanno mietuto vittime innocenti,

gli interroganti chiedono di sapere quali siano gli intendimenti del Governo su questa delicata questione sia in ambito internazionale che a livello bilaterale.

(4-07094)

(17 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla questione richiamata si fa presente che il Governo italiano in tutti i contatti con Teheran non ha mai mancato di attirare l'attenzione degli interlocutori sulla necessità di assumere una posizione più costruttiva sui temi sensibili, quali il terrorismo internazionale o la corsa agli armamenti di distruzione di massa. Le autorità di Teheran, dal canto loro, anche dietro le dirette sollecitazioni del Governo italiano, hanno sempre respinto tali accuse.

È convinzione del Governo che la strategia nei confronti dell'Iran debba proporsi in primo luogo di evitare che in quel paese prevalgano le posizioni più intransigenti, come certamente accadrebbe in relazione ad un suo eventuale isolamento. Nell'immediato, poi, non si può non considerare che i risultati delle elezioni presidenziali del maggio scorso e la vittoria dell'esponente moderato Khatami sembrano aver rafforzato i settori della dirigenza iraniana più disponibili al dialogo con l'Occidente.

In base a tali considerazioni l'Italia, insieme agli altri *partners* europei, continua ad ispirarsi, nelle sue relazioni con Teheran, al principio del dialogo critico, condotto da posizioni che si basano su atteggiamenti di fermezza (come avvenuto in occasione del recente ritiro degli ambasciatori a seguito degli sviluppi del «caso Mikonos»), un atteggiamento di chiara e decisa condanna del terrorismo, che comunque non escluda nel contempo la disponibilità alla ricerca di soluzioni ai problemi aperti.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

TOIA

(11 novembre 1997)

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

che il 28 novembre 1996 un centinaio di studenti marchigiani hanno manifestato alla stazione di Loreto per far conoscere all'opinione pubblica l'assurda situazione in cui sono venuti a trovarsi a seguito di alcuni cambiamenti di orario dei treni effettuati dalle Ferrovie dello Stato;

che gli studenti pendolari per entrare regolarmente a scuola devono prendere il treno alle 5.30 dalla stazione di partenza per arrivare alla stazione di Loreto alle 7.10 e attendere un'ora il pullman che porta a scuola;

che gli studenti hanno denunciato l'esistenza di un treno che dal Sud delle Marche porta a Varano (Ancona) passando per Loreto intorno alle ore 8.22 senza fermarsi poichè deve trasportare più di sessanta dipendenti della Telecom di Varano che devono entrare in ufficio in orario,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi che hanno spinto le Ferrovie dello Stato a privilegiare le esigenze dei dipendenti della Telecom e ad ignorare le istanze di tantissimi studenti che tutti i giorni per poter frequentare la scuola sono costretti a prendere il treno per Loreto;

quali siano stati i criteri adottati dalle Ferrovie dello Stato per organizzare gli orari delle corse nelle tratte minori del sistema ferroviario italiano;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda attivare per sollecitare le Ferrovie dello Stato a porre fine alla ridicola e incredibile situazione.

(4-03190)

(4 dicembre 1996)

RISPOSTA. – Le Ferrovie dello Stato spa hanno istituito da alcuni anni il treno 7060 per svolgere il servizio di collegamento interpolo tra le città di Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto-Civitanova Marche-Ancona. Detto treno, che non circola nei giorni festivi, è formato da materiale termico tipo Aln 668/1400 e la sua composizione è: 3 Aln nei giorni dal martedì al sabato con 204 posti offerti e 4 Aln il lunedì con 272 posti offerti (in entrambe le composizioni una Aln a Civitanova Marche viene staccata e prosegue per Macerata-Fabriano in composizione al treno 7019 che deve effettuare un percorso di 90 chilometri su linea a semplice binario).

Costanti controlli effettuati dalle Ferrovie dello Stato sulla frequentazione del treno in oggetto, hanno stabilito che sin dalla stazione di San Benedetto tutti i posti sono occupati tanto che, nelle stazioni di Porto San Giorgio e Porto Sant'Elpidio a volte i viaggiatori fanno fatica a salire a bordo: ciò ha reso obbligatorio contenere il numero delle fermate nella tratta San Benedetto del Tronto-Ancona.

Peraltro, se le autorità scolastiche concordassero una modifica all'orario di inizio delle lezioni, gli studenti potrebbero usufruire del re-

no 12030 Pescara-Ancona – con 306 posti offerti, la metà dei quali non occupati – che ferma in tutte le stazioni della linea.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

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

che da notizie apparse sulla stampa nazionale il Ministro dei trasporti avrebbe l'intenzione di stanziare ingenti somme di denaro per l'acquisto di 1.500 autobus all'anno;

che tali somme dovrebbero essere erogate nei prossimi dieci anni;

che tale previsione di spesa appare necessaria a causa della particolare vetustà del parco rotabile italiano gestito dalle aziende esercenti l'attività di trasporto urbano ed extraurbano su gomma;

che tale ammodernamento è anche finalizzato alla necessità di svolgere il servizio in condizioni di massima economicità, sicurezza e nel rispetto soprattutto dell'ambiente;

che è giusto ed opportuno distribuire equamente tali risorse finanziarie in tutto il territorio nazionale, con particolare riguardo alla Sicilia che, a causa del mancato inserimento nel Fondo nazionale trasporti (ormai da diversi esercizi finanziari) si trova in una situazione di grave invecchiamento degli automezzi pubblici, ben oltre il limite dei dieci anni previsto dalla normativa di settore,

si chiede di sapere:

se corrisponda o meno a verità che lo stanziamento di cui sopra sia destinato soltanto alle regioni a statuto ordinario con conseguente esclusione della regione Sicilia;

quale sia il preciso orientamento del Ministero dei trasporti in merito all'argomento in oggetto.

(4-02938)

(19 novembre 1996)

RISPOSTA. – Il disegno di legge presentato al fine di rinnovare il parco rotabile gestito dalle aziende esercenti trasporti pubblici locali prevede nel corso del triennio 1997-1999 l'accantonamento, a decorrere dal 1999, di un contributo quindicennale, come limite di impegno di 195 miliardi di lire, per consentire l'acquisto complessivo di circa 4.300 autobus.

Il disegno di legge attribuisce il contributo in parola alle sole regioni a statuto ordinario ponendosi in linea con la normativa vigente, la quale esclude le altre regioni dalle contribuzioni speciali in quanto l'ordinamento giuridico riconosce alle stessa una diversa maggiore autonomia finanziaria.

Rientra, pertanto, nella sfera di competenza della regione Sicilia determinare l'assegnazione o meno di parte delle proprie risorse da destinare al trasporto pubblico locale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

RECCIA. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e dell'interno.* – Premesso:

che le autoscuole e le agenzie automobilistiche della provincia di Caserta svolgono la loro attività di operatori del settore automobilistico in una condizione di precarietà a causa dei rapporti di scarsa collaborazione creatisi con la direzione dell'ufficio provinciale di Caserta;

che quest'ultima ha disposto l'obbligo degli esami di guida a totale carico economico delle autoscuole, non accettando prenotazioni presso la sede dell'ufficio nè richieste di sedute presso la sede delle scuole nelle ore antimeridiane;

che le autoscuole sono così costrette ad effettuare richieste per ottenere sedute d'esami presso le proprie sedi nelle ore pomeridiane dovendo così pagare lo straordinario ai sensi dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986;

che, essendo le richieste spesso rifiutate tacitamente o formalmente, centinaia di pratiche risultano già scadute;

che la provincia di Caserta ha disposto per le autoscuole l'obbligo di possedere ed utilizzare contemporaneamente due vetture e due istruttori, e ciò solo per giustificare nelle sedi presso le autoscuole lo straordinario reso dai funzionari inviati in coppia;

che queste ed altre denunce sono state elencate in un esposto presentato dalle autoscuole e dagli studi di consulenza automobilistica operanti nella provincia di Caserta in data 10 novembre 1995 al Ministro dei trasporti, ai parlamentari, alla direzione generale della motorizzazione civile ed alla stampa, nonchè in esposti presentati dalla UNASCA (Unione nazionale autoscuole studi consulenza automobilistica);

che i nastri operativi (numero di operazioni per ogni ora di lavoro di cui alla circolare 200/90 e successive modificazioni) continuano a non essere rispettati, con aggravio di spese a carico degli utenti e con la conseguente notevole riduzione della produttività e funzionalità dei servizi;

che nonostante le autoscuole, a seguito di verifica, siano state riconosciute idonee come sede d'esame, vengono utilizzate a tale scopo solo parzialmente inoltre il personale esaminatore (in organico presso la direzione provinciale di Caserta) è numericamente più che sufficiente se si considera che ne viene impiegata solo una parte per gli esami in sede, ed il resto viene utilizzato presso l'ufficio provinciale della motorizzazione di Napoli;

che la legge n. 111 del 1988 è stata espressamente abrogata dall'articolo 231 del nuovo codice della strada e pertanto la disciplina dell'esame di idoneità per il conseguimento della patente è regolata solo dall'articolo 121 del nuovo codice della strada che rimanda alle direttive, modalità e programmi che verranno recepiti dalla normativa italiana sulla base delle direttive CEE in materia;

che per le patenti di categoria A e B l'unico metodo per l'esame teorico è ancora quello articolato mediante questionari; sistema quest'ultimo che si pone in contrasto sia con lo spirito e la lettera dell'articolo 121, commi 1 e 2, del codice stradale, sia con la normativa CEE rappresentata dalla direttiva n. 1263 del 1980; infatti entrambe le normative escludono di fatto che l'esame debba essere circoscritto a questo o a quel metodo;

che i questionari d'esame elaborati e adottati dal Ministero per la verifica delle cognizioni degli esaminandi al fine del rilascio della patente sono stati definiti dagli operatori del settore capziosi, fuorvianti, in contrasto con le norme codicistiche, nonchè affetti da vizi logici e grammaticali;

che il sistema a questionario non costituisce un severo banco di prova come invece lo aveva inteso il legislatore europeo; esso privilegia le capacità mnemoniche e non il ragionamento, massificando e non tenendo conto del bagaglio culturale di ciascun candidato;

che il persistente divieto imposto al candidato di non autocorreggersi durante l'esame avendo l'impossibilità tecnico-giuridica di depurare e riparare ad un suo involontario errore sfiora il ridicolo;

che gli operatori del settore - autoscuole e studi di consulenza automobilistica - sono allo stato di collasso per i motivi sopra esposti,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali iniziative siano state adottate o si intenda adottare in merito al voluminoso documento denunciante disfunzioni e disservizi nella direzione della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Caserta;

quali soluzioni si intenda attuare affinché i parametri operativi imposti da disposizioni ministeriali vengano osservati dalla direzione provinciale di Caserta, perchè siano evitati gli aggravii di spese a carico dei privati di norma già fortemente penalizzati;

quali provvedimenti si intenda disporre affinché alle autoscuole casertane, ancorchè risultate idonee come sede d'esame, non venga arbitrariamente inibito l'utilizzo a tal fine da parte dell'ufficio;

quali iniziative si ritenga necessario prendere per evitare il ridicolo ed inopportuno utilizzo di due esaminatori durante le selezioni dei candidati, fattispecie questa non contemplata dalla legge che prevede l'impiego di un solo esaminatore; infatti tale provvedimento appare riduttivo della funzione degli stessi esaminatori dal momento che la condotta deontologicamente corretta non deriva dalla quantità numerica;

se si ritenga opportuno prendere provvedimenti verso l'obbligo disposto per le autoscuole di possedere ed utilizzare contemporaneamente due autovetture e due istruttori;

quali soluzioni si intenda adottare per ripristinare un clima di serena collaborazione della direzione provinciale della motorizzazione di Caserta con gli operatori del settore (autoscuole e studi di consulenza automobilistica);

quali provvedimenti si ritenga necessario disporre per semplificare i questionari d'esame e le modalità di svolgimento dello stesso;

se non si ritenga opportuno riadottare lo strumento dell'«esame colloquio» che ben risponde alle finalità della normativa in materia.

(4-00146)

(22 maggio 1996)

RISPOSTA. - L'articolo 121, comma 6, del codice della strada prevede che l'esame di coloro che hanno frequentato un'autoscuola possa svolgersi presso la sede della medesima se dotata di locali riconosciuti idonei dal competente ufficio della M.C.T.C. oppure presso centri di istruzione da questa formata e legalmente riconosciuti.

Per ciò che riguarda l'Ufficio provinciale di Caserta si fa presente che nel corso del primo semestre del 1996 sono state espletate presso le sedi delle autoscuole 960 sedute di esami di guida contro le 287 sedute svoltesi presso la sede della Motorizzazione; ciò a dimostrazione dell'ampia disponibilità dell'Ufficio verso le richieste degli operatori del settore automobilistico.

Occorre inoltre far presente che l'espletamento degli esami per il conseguimento della patente di guida è solo una delle molteplici attività istituzionali degli Uffici provinciali.

Nell'Ufficio provinciale di Caserta i funzionari, oltre a svolgere attività non meno rilevanti di quelle operative (servizio di sportello, gestione trasporto merci, gestione meccanografica di patenti di guida e carte di circolazione, immatricolazione, navigazione interna), esplicano anche attività esterne in qualità di esaminatori durante gli esami presso le sedi delle autoscuole e dei consorzi.

Pertanto il direttore dell'Ufficio, nell'ambito delle competenze stabilite dal comma 2 dell'articolo 17 del decreto legislativo n.29 del 1993, ha ritenuto opportuno far effettuare gli esami per il conseguimento della patente di guida, dei candidati presentati dalle autoscuole, in sedute pomeridiane, da effettuarsi presso le sedi delle medesime, ai sensi dell'articolo 121, comma 6, del codice della strada.

Infatti, risulta evidente che se le sedute di esami si fossero svolte presso la sede dell'Ufficio provinciale nell'orario di lavoro antimeridiano (dalle 8 alle 14) la mancanza di personale impegnato nell'attività di esaminatore avrebbe determinato un funzionamento ridotto negli altri settori dell'Ufficio.

È peraltro da sottolineare che l'aggravio economico a carico delle autoscuole per le spese di trasferta e di lavoro straordinario del personale esaminatore impegnato nelle sedute pomeridiane d'esame, secondo quanto previsto dalla legge n.870 del 1986, non ha una rilevante incidenza, atteso che la retribuzione netta di un'ora di straordinario è mediamente compresa tra lire 12.000 e lire 15.000.

Per quanto attiene l'esame di teoria effettuato con il sistema a questionari, si precisa che tale sistema è stato adottato in quanto consente di esaminare un elevato numero di candidati e di garantire l'imparzialità e l'uniformità di trattamento.

Peraltro occorre far presente che allo studio ed alla elaborazione dei questionari d'esame hanno partecipato anche i rappresentanti delle associazioni di categoria delle autoscuole.

Infine l'Ufficio provinciale di Caserta ha confermato che gli esami presso le autoscuole vengono effettuati con un solo esaminatore e che non sussiste alcun obbligo per le autoscuole di utilizzare due autovetture e due istruttori.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

ROSSI, GNUTTI, CASTELLI, DOLAZZA. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che la legge n. 240 del 1990, così come modificata dalla legge n. 204 del 1995, ha stabilito i criteri per la formulazione della graduatoria per l'ammissione al contributo statale delle domande relative alla realizzazione di infrastrutture interportuali sul territorio dello Stato;

che in data 8 gennaio 1997 il Ministero dei trasporti e della navigazione con nota della direzione centrale quinta, a firma del direttore generale, dottor Giorgio Berruti (protocollo n. 1(52) 240 II) comunicava ai soggetti che avevano presentato la domanda ai sensi del decreto ministeriale 15 settembre 1995, n. 78T, l'esito dell'istruttoria condotta dalla commissione nominata con decreto ministeriale n. 99T del 20 dicembre 1995;

che tale comunicazione è stata fatta tenendo in considerazione il parere favorevole espresso dal Ministero dei lavori pubblici con nota del 12 dicembre 1996, protocollo n. 11279/26, in ordine agli esiti dell'istruttoria medesima;

che tale comunicazione inoltre è stata fatta tenendo in considerazione i contenuti della nota del Ministro dei trasporti del 30 dicembre 1996, protocollo n. 19707, con la quale si approvava, tra l'altro, la graduatoria di merito;

che tale comunicazione specificava come «l'interporto di Bergamo con punti nove non è stato inserito in quanto alternativo all'interporto di Bergamo-Montello con punti dieci», escludendo quindi dalla graduatoria l'interporto di Bergamo;

che al contrario, tale comunicazione, pur specificando che «gli interporti di Francavilla Fontana e Lecce sono alternativi, in quanto insistenti sull'unico sito dell'area ionico-salentina», inseriva nella graduatoria entrambe queste previsioni di intervento;

che se fosse stata inserita in graduatoria la proposta dell'interporto di Bergamo, con punti nove, sarebbe stata collocata al sesto posto, e quindi sarebbe stata finanziabile;

che la realizzazione di una struttura intermodale nella provincia di Bergamo è cosa indispensabile per il tessuto economico e produttivo di tutto il mondo imprenditoriale locale e regionale;

che l'esclusione dalla graduatoria dell'ipotesi dell'interporto di Bergamo di fatto precluderebbe la possibilità di percorrere eventualmente questa via alternativa, in quanto i fondi non utilizzati per la realizzazione dell'infrastruttura di Bergamo Montello verrebbero destinati ad altri interventi inseriti in graduatoria; che la mancata realizzazione dell'interporto di Bergamo-Montello, ipotesi tutt'altro che improbabile valutata la dichiarata contrarietà di alcuni enti locali territorialmente interessati, comporterebbe di fatto l'impossibilità per gli operatori economici della provincia di Bergamo di vedere soddisfatta un'esigenza primaria e vitale, nonostante sia stata formulata una proposta alternativa, quella dell'interporto di Bergamo, ritenuta meritevole di ben nove punti nell'istruttoria delle domande presentate,

si chiede di sapere se, valutata l'importanza da tutti riconosciuta e sottolineata della realizzazione di una struttura interportuale nella provincia di Bergamo, si ritenga opportuno intervenire per disporre la rettifica e l'integrazione del contenuto della comunicazione del Ministero dei trasporti e della navigazione in oggetto, al fine di concedere la possibilità di percorrere la soluzione alternativa dell'interporto di Bergamo qualora si evidenziasse l'impossibilità di realizzare l'infrastruttura di Bergamo-Montello, in particolare considerando l'assoluto rilievo di tali strutture non solo per l'imprenditoria regionale, ma per l'intero sistema delle comunicazioni a livello nazionale.

(4-04130)

(11 febbraio 1997)

RISPOSTA. - Con nota protocollo n.1(52)240/II dell'8 gennaio 1997 è stato comunicato a tutti i soggetti che avevano presentato domanda per accedere ai contributi *ex lege* n. 240 del 1990 ai sensi del decreto ministeriale 15 settembre 1995, n. 78-T, l'esito dell'istruttoria condotta dalla Commissione nominata con decreto ministeriale 20 dicembre 1995, n. 99-T.

Per quanto riguarda la realizzazione di un interporto in provincia di Bergamo sono stati presentati due progetti con diversa localizzazione. Tali progetti (Bergamo-Montello presentato dalla Sibem spa e Bergamo presentato dalla provincia di Bergamo) sono alternativi tra di loro in quanto si dovrà realizzare un solo interporto per il sito di Bergamo.

Nella redazione della graduatoria in questione non è stato inserito il progetto che ha totalizzato un punteggio inferiore (Bergamo punti 9).

Relativamente al caso dei due progetti presentati per la realizzazione di un interporto a Lecce e un altro a Francavilla Fontana, anch'essi alternativi tra loro per il sito relativo all'area ionico-salentina,

non si è potuto procedere all'esclusione di uno dei due in quanto hanno totalizzato lo stesso punteggio.

Tuttavia qualora si verificasse il caso che l'interporto di Bergamo-Montello non potesse essere realizzato a causa dell'opposizione di alcuni enti locali territorialmente interessati, si fa presente che subentrerà in graduatoria l'interporto di Bergamo nella posizione che compete al punteggio totalizzato (punti 9).

Pertanto, relativamente a quanto esposto non si ritiene necessario rettificare al momento il contenuto della comunicazione dell'8 gennaio 1997 in quanto eventuali modifiche verranno apportate solo quando verrà accertata l'impossibilità di stipulare la convenzione di cui all'articolo 6, comma 5, della legge n. 204 del 1995, con la Sibem spa per la realizzazione di un'infrastruttura interportuale a Bergamo-Montello.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(12 novembre 1997)

RUSSO SPENA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso che alla precedente interrogazione 4-00321, presentata il 5 giugno 1996, relativa alle gravi irregolarità verificatesi presso l'istituto di cultura e l'ambasciata di Algeri, è stata data risposta il 18 settembre 1996 in modo insoddisfacente, ovvero ignorando addirittura alcuni dei quesiti posti, si chiede di sapere:

se i miserevoli guadagni ottenuti con il cambio in nero praticato nei paesi in via di sviluppo non compromettano l'immagine dell'Italia, che, contraddittoriamente, a quegli stessi paesi destina gli ingenti stanziamenti della cooperazione allo sviluppo; in particolare, se sia lecito praticare in proprio tale cambio valutario in nero, come è avvenuto ad Algeri, dove – secondo quanto risulta all'interrogante – il direttore dell'istituto di cultura e la segretaria-contabile, tramite il marito, hanno svolto al contempo la funzione di rappresentanti dell'amministrazione e di cambiavalute clandestini nei confronti dell'amministrazione stessa;

considerato che i rischi ed i disagi della permanenza in Algeria esistevano per tutto il personale dell'ambasciata, dell'istituto di cultura e dei tre consolati di Algeri, Annaba ed Orano (in totale circa 60 persone), perchè tali difficoltà siano valse solo per il direttore dell'istituto, professor Ennio Bispuri, che ha soggiornato in Italia, percependo l'assegno di sede di 8.300 dollari USA mensili, nei seguenti periodi:

5-31 dicembre 1993 (27 giorni senza verbali di cessazione e riassunzione di servizio);

1-29 gennaio 1994 (29 giorni, con verbali di cessazione e riassunzione solo dal 22 al 29 gennaio);

18 marzo-16 aprile 1994 (29 giorni con verbali di cessazione e riassunzione);

19 aprile-13 luglio 1994 (86 giorni senza verbali e dopo la fine dell'incarico in Algeria avvenuta con le consegne fatte dall'ambasciatore il 18 aprile);

da tale riepilogo può desumersi come sui 225 giorni intercorrenti fra il 5 dicembre 1993 ed il 13 luglio 1994 i giorni di lavoro siano stati 54 e 171 quelli di ferie; la legge prevede 45 giorni di congedo annuo: la discrezionalità dell'ambasciatore in materia di congedi può applicarsi al periodo di concessione, ma non stravolgere la normativa vigente;

come il direttore generale delle relazioni culturali del Ministero degli affari esteri (all'epoca il ministro Enrico Pietromarchi) abbia concesso al professor Bispuri un congedo ordinario di 86 giorni, dal 19 aprile al 13 luglio 1994 (si dice «usufruendo anche di una parte del congedo ordinario spettantegli per il resto dell'anno 1994»), dopo che egli aveva già usufruito di 85 giorni di congedo definito «ordinario» dal 5 dicembre 1993 al 16 aprile 1994; inoltre era cessato ogni diritto all'assegno di sede dal 18 aprile 1994, data delle consegne all'ambasciatore; si ricorda che l'articolo 174, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 18 del 1967 stabilisce che «l'indennità personale compete dal giorno di assunzione delle funzioni in sede al giorno di cessazione definitiva delle funzioni stesse»;

pur tenendo conto delle esigenze di rappresentanza, se l'acquisto di mobili per 78 milioni (calcolando i dinari al cambio nero) dall'ottobre 1993 al febbraio 1994, su una dotazione annua di 80 milioni, sia stato opportuno proprio in un momento che si dice così grave da autorizzare l'abbandono di sede del direttore dell'istituto per lunghi periodi; il dissesto provocato da tali acquisti ha comportato, al momento delle consegne all'ambasciatore (18 aprile 1994), uno scoperto di 166.977 franchi francesi (al cambio dell'epoca circa 47 milioni) sul conto presso il Banco di Lugano; è da ricordare che le norme contabili vietano di andare «in rosso», salvo necessità urgenti e previa autorizzazione ministeriale;

all'accoglienza delle personalità invitate dall'istituto si provvede abitualmente con l'auto personale del direttore o di un addetto (anche per questo essi fruiscono di un elevato assegno di sede): solo per il capo-missione è prevista un'auto di servizio; in quanto alle mansioni di fattorino, esse erano svolte dai signori Ahmed Zerrouki e Abdelkader Bourahla, da tempo al servizio dell'istituto; per quali motivi quindi l'ambasciata abbia autorizzato il professor Bispuri a noleggiare a spese dell'istituto un'auto con autista-fattorino; questa autorizzazione non legittimerebbe la situazione, ma comporterebbe piuttosto una corresponsabilità dell'ambasciatore Patrizio Schmidlin anche in questo illecito.

(4-02214)

(8 ottobre 1996)

RISPOSTA. – In merito a quanto segnalato si forniscono qui di seguito alcune precisazioni a sostegno di quanto già risposto a seguito dell'interrogazione parlamentare 4-00321.

1. Per quanto riguarda il ricorso da parte del professor Bispuri al cambio parallelo, si conferma che l'Istituto italiano di cultura in Algeri ha effettivamente compiuto negli anni 1993 e 1994 varie operazioni di cambio valutario utilizzando, secondo le procedure prescritte e autorizzate da questo Ministero, quel tipo di cambio. Una missione ispettiva inviata dal Ministero degli esteri presso l'Istituto italiano di cultura di Algeri non ha accertato ipotesi di danno all'Erario o di ingiustificati arricchimenti.

2. In relazione al congedo fruito dal professor Bispuri, si deve anzitutto premettere che la situazione politico-sociale dell'Algeria, al momento in cui si verificarono i fatti denunciati, era particolarmente grave e che il grado di insicurezza della comunità straniera aveva consigliato la chiusura di molte ambasciate nonché la drastica riduzione di personale e la predisposizione di rigidi sistemi di sicurezza. Nei confronti del professor Bispuri è stato ritenuto opportuno ricorrere alla discrezionalità del Capo Missione nella concessione di autorizzazioni a congedi da fruirsi in Italia. A tale proposito si precisa che l'ambasciata d'Italia in Algeri aveva già adottato, nel periodo in questione, il regime lavorativo della settimana corta, per cui il computo dei giorni di congedo per settimana era di cinque giorni e non di sette. Si fa inoltre presente che, non risultando pervenuti i verbali di congedo per il periodo 5 dicembre 1993-22 gennaio 1994, è stato disposto con decreto amministrativo il recupero dell'assegno di sede percepito dal professor Bispuri in quel periodo.

3. Quanto alle osservazioni sulle spese per l'arredamento della nuova sede dell'Istituto, va tenuto presente che i mobili, di produzione italiana, erano stati ordinati con notevole ed avvio anticipo rispetto alla consegna, in un momento in cui la situazione politica algerina non faceva presagire lo sviluppo degli avvenimenti ormai noto. La spesa relativa venne autorizzata dal Ministero degli esteri in considerazione del fatto che per l'esercizio precedente (1993) l'entità della spesa era stata contenuta entro i limiti consentiti e tenendo presente la straordinarietà della necessità di arredare ed organizzare la nuova sede.

Del resto, come si rileva dalla relazione inviata dal Ministero degli esteri alla procura regionale presso la Corte dei conti risulta chiaramente che le entrate dell'Istituto italiano di cultura relative all'anno finanziario 1993 sono state pari a lire 408.606.842. A causa di un cambio parallelo molto favorevole, la spesa per i mobili, pari a lire 78.000.000, non rappresenta, in termini relativi, una spesa eccessiva. Durante quell'anno, infatti, il cambio parallelo, consentito dalla circolare ministeriale n. 002 del 3 maggio 1983, è oscillato da un minimo di dinari 3,97 ad un massimo di dinari 10,50 per un franco francese. La spesa effettivamente sostenuta dall'Istituto sulla base della media delle oscillazioni del cambio sopra evidenziata corrisponderebbe quindi a meno di dieci milioni di lire.

A precisazione di quanto sostenuto dall'onorevole interrogante, non risulta dai documenti agli atti di questo Ministero traccia dei bonifici che il professor Bispuri avrebbe fatto a se stesso attraverso il Banco di Lugano. Poichè il bilancio consuntivo di fine anno dell'Istituto di cultu-

ra risulta corretto ed il saldo di fine anno con il Banco di Lugano corrisponde alla documentazione presentata, si può dedurre che il professor Bispuri, avendo anticipato fondi personali all'Istituto, abbia, nell'imminenza del suo trasferimento confermato per Santiago, ordinato il bonifico di restituzione a se stesso.

4. Circa la spesa relativa all'uso dell'autovettura, in particolare, si conferma che essa risulta essere stata concordata con l'Ambasciata, ed è stata regolarmente rendicontata nei bilanci consuntivi 1993 e 1994 e supportata dalle relative fatture: essa è pertanto da considerarsi regolare. La necessità di avvalersi di un autista locale munito di propria autovettura va posta in relazione con l'impossibilità da parte dell'ambasciata di mettere a disposizione, come fatto nel passato, il proprio personale italiano che, stante la precaria situazione politica del paese, era stato in parte richiamato in Italia.

5. In conclusione, si fa presente che a seguito dell'esposto presentato dal professor Ardizzone, all'epoca dei fatti in servizi presso l'Istituto italiano di cultura in Algeri, il carteggio relativo a quanto contestato dall'onorevole interrogante è stato trasmesso alla procura regionale per il Lazio presso la Corte dei conti, per l'accertamento di eventuali danni all'erario attribuibili al professor Bispuri.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
TOIA

(7 novembre 1997)

SALVATO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che nella giornata di ieri, 5 novembre 1996, l'intercity Carignano n. 519 Torino-Salerno non ha effettuato la fermata prevista alle ore 18,38 alla stazione di Torre Annunziata creando notevoli disagi ai numerosi viaggiatori in arrivo, si chiede di conoscere:

le ragioni di questa soppressione della prevista fermata visto che non risulta esserci stato nessun impedimento *in loco* e che il treno ha viaggiato regolarmente prima e dopo Torre Annunziata;

se si intenda individuare e colpire eventuali responsabilità.

(4-02773)

(6 novembre 1996)

RISPOSTA. – In ordine a quanto segnalato dall'onorevole interrogante la Società Ferrovie dello Stato Spa ha esperito indagini dalle quali è emerso che il giorno 5 novembre 1996 non si è verificato alcun impedimento e non vi è stata alcuna ragione tecnica a giustificazione della mancata fermata del treno *intercity* «Carignano», prevista nella stazione di Torre Annunziata Centrale.

Il disservizio si è verificato perchè sono state disattese da parte del personale di stazione e del personale di macchina le normali procedure regolamentari.

Le Ferrovie dello Stato hanno, pertanto, attivato i competenti Uffici per valutare le singole responsabilità al fine di stabilire i relativi provvedimenti disciplinari.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

SARTO. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* – Premesso:

che è in corso da parte del Governo e in ottemperanza alla richiesta in merito espressa a livello parlamentare la verifica complessiva sull'alta velocità e sui relativi progetti;

che dopo la prima relazione da parte del ministro Burlando alle competenti Commissioni di Camera e Senato e la consegna della documentazione risulta che la verifica prosegue a livello di Governo anche con il contributo di gruppi di lavoro costituiti tra il Ministero dei trasporti e il Ministero dell'ambiente sulla velocità e la tensione dell'alimentazione e sui progetti delle varie tratte;

che alla conclusione di questa verifica il Governo e le Commissioni parlamentari competenti dovranno evidentemente trarre le debite conclusioni, in specie circa l'opportunità di eventuali e anche radicali modifiche al progetto complessivo Treno alta velocità come finora impostato e ai progetti delle singole tratte;

che sono programmate varie Conferenze dei servizi per le tratte i cui progetti non sono stati ancora approvati, in particolare per le linee Torino-Milano, Milano-Bologna, Milano-Genova, Milano-Venezia;

che è evidente che proprio a queste tratte potrebbero e dovrebbero essere applicate le eventuali modifiche ritenute necessarie dopo la verifica;

che è evidente altresì che concludere le Conferenze dei servizi in questa fase sarebbe in contraddizione con l'approfondita verifica ancora in corso e con gli impegni assunti in tal senso dal Governo verso il Parlamento,

si chiede di sapere:

se il Governo in specie il Ministro dei trasporti intendano far slittare le date delle prossime Conferenze dei servizi affinché in esse si possano acquisire i risultati della verifica e le eventuali modifiche da essa derivanti;

se comunque si intenda almeno tenere aperte dette Conferenze, concludendole solo dopo che sia stata espletata la citata verifica e che siano state tratte le conseguenti conclusioni.

(4-04798)

(14 marzo 1997)

RISPOSTA. – Governo e Parlamento hanno proceduto ad una rilettura del progetto di alta velocità apportando quelle modifiche e quelle inte-

grazioni utili ad una razionalizzazione ed attualizzazione del progetto che lo porta, anche, ad integrarsi in maniera più salda a quelli realizzati negli altri paesi europei.

L'attenzione del Governo si è soffermata, soprattutto, sulla necessità di includere nel progetto dell'alta velocità il trasporto merci: in Europa, infatti, gradualmente il trasporto su gomma scomparirà, per ovviare ai ben noti inconvenienti quali inquinamento, incidenza degli incidenti stradali eccetera; si dovrà quindi prevedere un quadruplicamento delle linee che comprenda il trasporto merci se non si vuole correre il rischio di rimanere tagliati fuori.

Infatti, il progetto italiano si sostanzierà nel quadruplicamento veloce degli assi ferroviari più frequentati e saturi utilizzando la migliore tecnologia oggi disponibile.

Il tracciato, poi, sempre in base al concetto di alta velocità come potenziamento delle linee preesistenti, è stato progettato per essere collegato con queste attraverso «connessioni», che consentiranno ai treni ad alta velocità di entrare nelle città attraverso i binari delle linee storiche oppure, a quelli che non debbono effettuare fermata, di proseguire senza attraversare le stazioni.

Il biennio 1997-1998 prevede entro l'estate la chiusura delle conferenze dei servizi per la tratta Milano-Bologna (questa da dividere in due *tranches*, da Milano a Parma e da Parma a Bologna, con l'approvazione di tutto il tracciato all'interno di un'unica conferenza), mentre terminerà entro la fine dell'anno in corso quella riguardante la Torino-Milano, nonchè la chiusura del nodo di Bologna.

Per quanto riguarda le tratte Milano-Genova e Milano-Venezia verranno effettuati studi di redditività, ma non sono state convocate le relative conferenze dei servizi.

Passando ad esaminare la questione della Torino-Venezia, c'è da rilevare che su questa trasversale si riverserà un forte flusso di traffico merci, per cui si terrà conto di questo aspetto nel determinare le caratteristiche del tracciato, l'ampiezza del quadruplicamento e, di conseguenza, la velocità tenendo contemporaneamente conto dell'impatto ambientale.

Su questi aspetti il Governo è pronto al confronto con le autorità locali, le forze politiche e sociali, le organizzazioni ambientaliste; è stata infatti costituita una commissione interministeriale *ad hoc* composta da rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'ambiente, che sta esaminando le problematiche inerenti il sistema di alimentazione e la velocità.

Per la Milano-Bologna si è addivenuti alla soluzione di elaborare un tracciato che prevede un elettrodotto unico AV più FS definito anche con l'ARPA - Agenzia regionale protezione ambientale - oltre che con gli enti locali.

Per quel che riguarda le problematiche rappresentate dalle linee venete, la verifica governativa ha portato ad accelerare i tempi per la Padova-Mestre perchè congestionata e perchè costituisce la condizione indispensabile di qualsiasi ulteriore sviluppo del traffico sia veloce che normale e merci.

In merito ai finanziamenti, le Ferrovie dello Stato spa anticiperanno la quota di loro spettanza, mentre quelle dei privati sono condizionate dalla certezza sull'intera trasversale est-ovest.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

SERENA. - *Al Ministro delle finanze.* - Premesso:

che nel corso del TG1 Economia delle 13,50 del 10 luglio 1995 il tributarista Oliviero Franceschi illustrava le modalità di pagamento della tassa sulle tartarughe dicendo che l'importo della stessa è di lire 15.000 a cui vanno aggiunte altre lire 15.000 da versare al Corpo forestale dello Stato;

che gli importi vanno pagati nell'estate da chi posseda una teggine di qualsiasi specie e dimensione;

che sono previste sanzioni da lire 6.000.000 a lire 18.000.000 per chi non versi la tassa o per il titolare del giardino in cui venga sorpresa una tartaruga, magari abbandonata da chi non intenda sottoporsi alla tassa,

l'interrogante chiede di sapere:

quale sia l'introito previsto per il 1995 dalla «tassa sulle tartarughe» e quale il costo affrontato dallo Stato per l'esazione della stessa;

se il Ministro in indirizzo non intenda al più presto porre mano a questa inutile serie di balzelli il cui costo di esazione è maggiore degli introiti che essi danno e che costituisce una continua inutile vessazione nei confronti del contribuente onesto.

(4-01776)

(18 settembre 1996)

RISPOSTA. - In riferimento alla richiesta di informazioni in merito all'interrogazione di cui in oggetto, si comunica quanto segue.

Il diritto speciale di prelievo cui fa menzione l'interrogante, è stato disposto con decreto-legge 12 gennaio 1993, n. 2, convertito con modificazioni dalla legge 13 marzo 1993, n. 39. Infatti, ai sensi dell'articolo 8-*quinquies* della sopracitata legge, i soggetti tenuti a presentare le denunce di detenzione di esemplari inclusi nell'allegato A, Appendice 1 e Allegato C, parte 1^a, del Regolamento CEE n. 5626/82, devono versare all'erario il diritto speciale di prelievo che il decreto 8 maggio 1993 di questo Ministero ha fissato in lire 15.000.

I relativi proventi di tali diritti speciali sono assegnati, con decreto del Ministro del tesoro, allo stato di previsione del Ministero dell'ambiente, ed è alla data attuale l'unica forma di finanziamento, e, per il pagamento del contributo obbligatorio annuale al Segretario della Convenzione di Washington (CITES) di Ginevra e, per i pro-

getti relativi all'applicazione della Convenzione di Washington a Roma.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente
CALZOLAIO

(14 novembre 1997)

SPECCHIA. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che un recente provvedimento del Ministro per i beni culturali e ambientali ha promosso l'apertura di alcuni musei italiani fino alle ore 23 per tutto il periodo estivo;

che l'operazione «musei di notte» prevede un finanziamento di circa tre miliardi da suddividere fra 35 strutture museali della penisola;

che, anche se sicuramente si tratta di un'operazione di grande importanza turistica e culturale, purtroppo si deve ancora una volta constatare come il Mezzogiorno d'Italia sia sfavorito in quanto, analizzando la mappa dei finanziamenti che dovrebbero permettere l'apertura serale di musei, si nota come ad essere favorito sia il Nord Italia mentre il Sud, a parte Napoli, è fortemente penalizzato;

che, in particolare, per quanto riguarda la Puglia l'unico finanziamento previsto sono i trentasette milioni per il Castello Svevo di Bari, mentre nessun museo brindisino, tarantino e salentino rientra tra quelli previsti per l'apertura al pubblico serale;

che considerato il forte richiamo turistico estivo del Sud Italia, non si capisce come mai le strutture meridionali siano, nei fatti, quelle più svantaggiate dagli interventi pubblici,

si chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire con urgenza per inserire nell'iniziativa un maggior numero di siti archeologici e museali del Mezzogiorno italiano, della Puglia e della provincia di Brindisi in particolare.

(4-06410)

(17 giugno 1997)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto, si fa presente che il programma dei luoghi da inserire nel progetto «Arte sotto le stelle», è stato redatto per il 1997 tenendo conto delle proposte dei Soprintendenti, che hanno valutato le condizioni di sicurezza e la concreta attuabilità dello stesso, sentite le organizzazioni sindacali.

Il programma, che per il 1997 è stato avviato con carattere di sperimentazione, ha previsto per il corrente anno l'inserimento in media di due istituzioni museali per ogni regione, ad eccezione del Lazio, della Campania e della Toscana nelle quali sono stati

inclusi un numero relativamente maggiore di musei (3 o 4) data la particolare rilevanza nazionale dei siti.

Per quanto concerne in particolare la Puglia sono stati inclusi nel progetto il Castello Svevo di Bari e il Museo archeologico di Taranto, quest'ultimo limitatamente ai mesi di luglio e agosto.

Per il prossimo anno, sulla base dei risultati raggiunti in termini di incremento dei visitatori, si valuterà la possibilità di estendere detta iniziativa ad un numero maggiore di musei.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(11 novembre 1997)

SPECCHIA. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che l'Associazione culturale e di volontariato brindisina «Ambiente e/è vita» ha promosso una petizione popolare per restituire dignità artistica e valorizzazione culturale alla struttura della chiesa dei Cappuccini di Brindisi;

che la chiesa risale al 1577 e contiene al suo interno un muro con l'affresco della Madonna con il bambino facente parte della pro-cattedrale di San Leucio;

che, attualmente, la vecchia istituzione conventuale è chiusa al culto ed è utilizzata come locale di deposito dal complesso del nosocomio brindisino «Di Summa»,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire affinché all'antica struttura sia concessa una diversa destinazione per restituire la dignità e la valorizzazione che le competono.

(4-06493)

(18 giugno 1997)

RISPOSTA. – La chiesa oggetto dell'interrogazione parlamentare cui si risponde è di origine cinquecentesca e fa parte del coevo complesso monastico dei Cappuccini; è sorta al di sopra di preesistenze medievali appartenenti all'antica Cattedrale di San Leucio, alla quale appartiene un'icona raffigurante una Vergine con Bambino, con iconografia tipica bizantineggiante.

La chiesa, di proprietà pubblica, è da ritenere sottoposta a tutela ai sensi dell'articolo 4 della legge 1° giugno 1939, n. 1089.

La Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici di Bari, considerato che l'immobile è inserito nell'attuale area ospedaliera, sarebbe utilizzato a deposito e presenterebbe situazioni di umidità che minacciano l'integrità dei suoi peculiari valori storico-artistici, con nota n. 16227 del 14 luglio 1997 indirizzata alla USL BR – Direzione Generale Ospedale «Di Summa» di Brindisi, nel ribadire che

l'immobile è sottoposto a tutela, ha invitato la suddetta USL a prendere contatti per ricercare soluzioni che permettano di restituire alla chiesa il decoro e le normali condizioni di conservazione, con particolare riferimento al risanamento e alla bonifica delle pareti e al restauro del pregevole affresco medievale.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*
VELTRONI

(18 novembre 1997)

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

che Pesaro è città di importanti scambi, in quanto sede di distretto industriale del mobile, città turistica e di grandi manifestazioni culturali, terminale ferroviario per docenti e studenti dell'Università di Urbino;

che negli ultimi anni il servizio ferroviario è andato via via diminuendo e che si temono ulteriori tagli;

che il Comune di Pesaro e le associazioni di categoria richiedono:

il mantenimento delle stesse cadenze e coincidenze dei collegamenti della linea Bologna-Ancona per tre treni regionali e interregionali;

l'aumento delle fermate per gli intercity nei collegamenti Nord-Sud e viceversa;

il ripristino del pendolino Bolzano-Pescara, con possibile allungamento fino a Bari;

la fermata dell'intercity delle ore 1,30 per evitare la lunga assenza di ogni collegamento con il resto del paese;

vengano ripristinati i collegamenti con Torino e Genova come in passato;

vengano ultimati i lavori di ristrutturazione della stazione per la stagione estiva 1997;

vengano definiti gli interventi sulla Orte-Falconara, infrastruttura essenziale per il Giubileo 2000,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare al fine di poter risolvere in via definitiva un problema che sta diventando sempre più allarmante.

(4-03721)

(16 gennaio 1997)

RISPOSTA. – La società Ferrovie dello Stato spa fa presente che, negli ultimi anni, mentre non vi sono stati tagli ai servizi ferroviari della linea adriatica, i collegamenti hanno subito una evoluzione anche a fronte di un'aumentata domanda di trasporto di qualità soprattutto da centri

come Lecce, Bari, Pescara ed Ancona da e per grandi centri del Nord (Milano, Torino, Venezia).

Determinate tipologie di offerta, proposte anche a partire dall'orario estivo 1996 (come ad esempio la relazione effettuata con materiale ETR 450 «Pendolino» fra Pescara e Bolzano), non hanno trovato il favore della clientela ed hanno presentato utilizzazioni così scarse da indurre la Società Ferrovie dello Stato alla loro soppressione, nei casi più negativi e in altri casi alla sostituzione del materiale utilizzato, con altro a minori costi di esercizio e con minori costi di utilizzo per clientela.

Le Ferrovie dello Stato Spa inoltre ritengono che l'offerta intercity programmata per l'orario estivo 1997 in cui è prevista la circolazione di sette collegamenti intercity dei quali cinque con fermata Pesaro, sia rispondente all'esigenza di mobilità a lunga distanza della città, nella quale, per tutte le altre esigenze di trasporto, effettuano fermata anche tutti i treni espressi diurni, interregionali, regionali e locali oltre a due coppie di relazioni notturne permanenti.

Le Ferrovie dello Stato Spa fanno presente che non esistono collegamenti intercity notturni, pertanto ritengono che la richiesta di ripristinare la fermata di un treno delle ore 1,30, si riferisca ad un espresso notturno che, come altri, non effettua fermate notturne se non nei grossi centri (Bologna, Rimini, Ancona, eccetera), sia per ragioni commerciali sia per ragioni di sicurezza.

Per le stesse ragioni le Ferrovie dello Stato Spa non ritengono possibile il ripristino del collegamento notturno da e per Torino, paraltro assicurato dalla relazione diurna intercity Torino-Bari e viceversa che, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, è stata rafforzata da un ulteriore collegamento circolante fra Torino e Pesaro.

Comunque anche il nuovo orario estivo non prevede collegamenti notturni nè collegamenti diurni diretti, stante la possibilità di scambio a Voghera con i seguenti treni:

- intercity 573 «Rossini» Torino-Voghera-Pesaro-Bari;
- intercity 574 «Rossini» Bari-Pesaro-Voghera-Torino;
- intercity 1573 «Paciotto» Torino-Voghera-Pesaro-Bari;
- intercity 1584 «Paciotto» Bari-Pesaro-Voghera-Torino.

Da Genova a Voghera e viceversa potranno essere, altresì, utilizzati treni interregionali e tutti gli intercity Milano-Genova e viceversa.

Nella stazione di Pesaro attualmente sono in corso solo lavori di adeguamento del sottopassaggio alle norme relative all'abbattimento delle barriere architettoniche e di prolungamento dello stesso con nuova uscita sul piazzale esterno.

Tali lavori risultano completati nelle opere murarie per le parti che interessano i binari secondari e il fabbricato viaggiatori ed in tempi brevi saranno portate a termine le opere murarie che interessano i binari di circolazione.

Tra le due fasi è risultata necessaria una pausa per la prioritaria e non compatibile esecuzione di manutenzione straordinaria ai binari di corsa in ambito stazione stante l'impossibilità di concedere interruzioni su tali binari di intesa circolazione.

La successiva posa in opera dei previsti ascensori, già predisposti, è invece subordinata alla realizzazione delle procedure amministrative in corso presso il comune di Pesaro e l'USTIF Marche-Abruzzo di Pescara.

In merito ai lavori da realizzare sulla linea Orte-Falconara le Ferrovie dello Stato Spa ha fatto presente infine che, ad oggi, il finanziamento per un'ulteriore fase di raddoppio della linea citata è previsto nell'addendum al contratto di programma (Finanziaria '96) che è in via di formalizzazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

WILDE. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che sulla rivista «Sport & Fitness California», n. 2, maggio 1997, direttore responsabile Claudio Sampaolo, direzione amministrativa e pubblicità Progetti Srl, Passo dell'Acqua 44-46, 06080, Ramazzano, Perugia, è apparsa una pubblicità, a pagina 53, in cui sotto il vistoso titolo, «*Aerobic summer convention*» si legge tra l'altro: «Corso base di aerobica, primo livello regionale. Verranno rilasciati certificati UISP riconosciuti dal CONI. Il corso si terrà nei seguenti week-end: 21-22, 28-29 giugno, 4-5-6 luglio, esame finale 27 settembre 1997»;

che l'UISP (Unione italiana sport per tutti) è un ente di promozione sportiva riconosciuto dal CONI, con sede in largo Nino Franchellucci 73, 00155, Roma, di cui è presidente Gianmario Missaglia; si potrebbe trattare di una pubblicità ingannevole posto che il CONI non riconosce l'aerobica e quindi l'UISP non può affermare di rilasciare certificati di aerobica UISP riconosciuti dal CONI; la lettura del messaggio pubblicitario è questa e non può essere diversamente, perchè il CONI riconosce l'UISP quale ente di promozione sportiva, ma certamente non riconosce i certificati che l'ente emette nello svolgimento della sua attività privatistica; quindi i certificati UISP non hanno valenza pubblica, nè i detentori ne possono fare uso nel mercato dell'aerobica, perchè non sono rilasciati da autorità legittimata alla formazione professionale;

che l'aerobica non è riconosciuta dal CONI quale «disciplina associata»; infatti, come si rileva dalla lettura delle «Valutazioni conclusive» citate (pagina 5), «la FGI, nel quadro delle attività svolte nel settore di ginnastica generale, con propria deliberazione del 16 ottobre 1993, ha incluso le attività tecnico-formative e agonistiche di ginnastica aerobica»; ciò nonostante il professor Romani afferma, subito dopo, che «non è quindi improprio affermare che l'aerobica sia riconosciuta dal CONI, essendo essa riconosciuta dalla FGI»;

che il punto debole dell'affermazione è proprio questo; infatti, l'atto di riconoscimento dell'aerobica, che non si può definire «ginnastica» nell'accezione propria del termine, non c'è nel senso tecnico di ri-

conoscimento di «disciplina associata», ma al contrario c'è un trascinarsi dell'aerobica da parte della FGI nel quadro delle attività svolte nel settore di ginnastica generale, che non vale assolutamente al fine del riconoscimento dell'aerobica quale «disciplina associata» al CONI o alla stessa FGI, nella sua identità storico-culturale e nelle sue peculiarità tecnico-agonistiche; quindi si può affermare con certezza che è violato il principio di carattere generale della pariteticità degli sport da parte del CONI,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda avviare presso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato la richiesta di procedimento in materia di pubblicità ingannevole, ai sensi del decreto legislativo 25 gennaio 1992, n.74 (supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* n. 36 del 13 febbraio 1992).

(4-05833)

(14 maggio 1997)

RISPOSTA. – In relazione all'interrogazione in oggetto, sentito il CONI, si fa presente quanto segue.

La convenzione in atto tra la Federazione Ginnastica d'Italia ed alcuni enti di promozione sportiva, prevede, relativamente alla effettuazione di corsi di formazione per istruttori in generale e di aerobica in particolare, la possibilità da parte degli enti di promozione sportiva di organizzare i suddetti corsi, che possono essere riconosciuti dalla F.G.I. nei seguenti casi:

se viene effettuata richiesta preventiva alla F.G.I., corredata dal parere favorevole del Comitato regionale F.G.I., competente per territorio;

se il piano di studi è quello in vigore presso la F.G.I.;

se di docenti sono scelti dall'albo dei docenti F.G.I.;

se il Presidente della commissione d'esami è nominato dalla F.G.I.

Al termine del corso i partecipanti che superano l'esame conseguono la qualifica di istruttore societario di aerobica (ISA) dell'Ente che ha organizzato il corso stesso.

Tale qualifica è riconosciuta tecnicamente anche dalla F.G.I., che può perfezionare tale riconoscimento anche burocraticamente qualora avvenga un tesseramento alla F.G.I.

L'attestato di qualifica viene dato dall'ente di promozione che organizza il corso.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(17 novembre 1997)

WILDE. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che l'affresco di Luigi Montanarini raffigurante «L'apoteosi del fascismo» ubicato nell'aula magna del Palazzo Del Debbio, nella sede del CONI, sarebbe nuovamente nascosto da un ponteggio che sfiora la parete affrescata;

che le indicazioni del sovrintendente Zurli nella nota del 21 dicembre 1996, protocollo n. 18532, prescrivono i seguenti interventi: rimessa in luce e restauro dell'affresco, pulitura e restauro delle altre decorazioni parietali esistenti nella sala, eliminazione della moquette e ripristino della originaria pavimentazione in marmo, illuminazione dall'alto mediante lucernari ed elementi di arredo ancora reperibili,

si chiede di sapere:

se risulti che il CONI stia disattendendo le prescrizioni indicate dal sovrintendente Zurli nella sua nota del 21 dicembre 1996, protocollo n. 18532, e quali siano i tempi previsti per realizzare tali lavori;

se non si intenda verificare se l'affresco in sede di montaggio dell'impalcatura sia stato danneggiato vista la vicinanza dell'impalcatura alla parete;

se l'impalcatura e i ponteggi siano stati autorizzati dalla sovrintendenza ai beni ambientali e architettonici di Roma, se nelle operazioni di montaggio siano state seguite le indicazioni della stessa e come mai non si sia proceduto al restauro anche per gli altri affreschi;

se non si ravvisino responsabilità di ordine penale (articoli 323 e 773 del codice penale) oltre all'eventualità di altri reati rinvenibili nel comportamento di pubblici ufficiali o incaricati di pubblico servizio, con emergente danno erariale, trattandosi di patrimonio culturale nazionale.
(4-07552)

(17 novembre 1997)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto si informa che la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Roma ha disposto il ripristino dello stato originario dell'aula magna situata nel palazzo attuale sede del CONI e che lo stesso ente si è impegnato, con nota n. 354 del 4 febbraio 1997, ad ottemperare a quanto richiesto, compatibilmente con la disponibilità finanziaria e la risoluzione di alcune difficoltà tecniche che richiedono una progressione dei lotti di lavoro.

La disponibilità dimostrata dal CONI con lo scoprimento del dipinto murale di Luigi Montanarini, avvenuto il 2 agosto 1997, e l'installazione di un ponteggio per la verifica dello stato di conservazione di tutto il grande dipinto confermano altresì l'inizio delle operazioni di cui trattasi.

Il ponteggio è stato installato, d'intesa con la predetta soprintendenza, a distanza ravvicinata per consentire sia lo svolgimento delle operazioni preliminari, sia le operazioni di restauro, secondo le leggi vigenti in materia di sicurezza del lavoro. Nel corso del monitoraggio, comunque, non è stato arrecato alcun danno al dipinto.

*Il Ministro per i beni culturali e ambientali
e per lo spettacolo e lo sport*

VELTRONI

(11 novembre 1997)

WILDE, PERUZZOTTI, TABLADINI. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che per la realizzazione dei tracciati dell'alta velocità – su indicazioni delle Ferrovie dello Stato spa – si sono costituiti consorzi formati da più società;

che da notizie ufficiose è emerso che alcune società sono entrate a far parte di più consorzi,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali siano stati i criteri e le modalità attraverso i quali si è proceduto all'aggiudicazione degli appalti;

quale sia lo stato dei lavori sui tracciati, se gli stessi siano stati sospesi e in che modo siano stati lasciati;

se quanto sopra esposto corrisponda al vero e soprattutto se dalla nostra legislazione vigente in materia sia consentita alle società la contemporanea partecipazione di società a diversi consorzi.

(4-02069)

(2 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Circa i criteri e le modalità seguiti nell'aggiudicazione degli appalti, ovvero il meccanismo di individuazione dei *general contractors* e di attribuzione degli incarichi di progettazione e realizzazione delle singole tratte nei loro confronti e dei consorzi di imprese dagli stessi creati, risulta che l'impostazione dei rapporti con il comparto dei costruttori è stata prevista con delibera del 7 agosto 1991.

In virtù di detta delibera (e della successiva convenzione attuativa F.S/TAV stipulata in data 24 settembre 1991) l'amministratore straordinario dell'allora Ente Ferrovie dello Stato, nell'affidare al concessionario TAV la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle linee del sistema alta velocità, ha altresì previsto che lo stesso concessionario ne affidasse la progettazione esecutiva e la realizzazione a figure giuridiche specificatamente determinate (appunto i *general contractors*) che, garantendo il soddisfacimento degli obiettivi del progetto alta velocità, assumessero in proprio la piena ed assoluta responsabilità della fase realizzativa, sia curandone direttamente l'esecuzione, sia affidandola in tutto o in parte a terzi.

In tale delibera e successiva convenzione attuativa, i *general contractors* sono stati individuati nei tre principali gruppi industriali nazionali FIAT, IRI e ENI, in quanto soggetti in grado di fornire adeguate garanzie tecniche ed economiche per l'esecuzione tempestiva e a regola d'arte delle opere da realizzarsi relativamente al progetto alta velocità.

In particolare, la FIAT agisce in funzione di stazione appaltante tramite l'affidamento dell'esecuzione dei lavori ad imprese terze e/o concorsi di imprese terze, mentre l'IRI e l'ENI hanno promosso la costituzione di concorsi nei quali le imprese di tali due gruppi hanno la maggioranza ed il controllo.

Le Ferrovie dello Stato spa specificano che attualmente sono in corso di realizzazione le tratte Roma-Napoli e Firenze-Bologna ed i lavori non hanno subito interruzioni.

La società ha confermato la contemporanea partecipazione di medesime società a più consorzi interessati alla realizzazione del progetto, e che trattasi di attività legittima da parte delle singole imprese consorziate in quanto non confliggente con la normativa nazionale vigente, che nessun divieto specifico dispone al riguardo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(12 novembre 1997)

WILDE, PERUZZOTTI, TABLADINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Per sapere:

se risponda a verità che per la progettata ristrutturazione del tratto ferroviario periferico di Roma Nord, Roma-La Storta, sia prevista una spesa di 250 miliardi;

in particolare, come si raggiunga la cifra suddetta visto che si tratterebbe di raddoppio, solo per alcuni punti, di una tratta già esistente e lunga solo una decina di chilometri.

(4-02075)

(2 ottobre 1996)

RISPOSTA. – La ristrutturazione della tratta ferroviaria Roma-San Pietro-La Storta è stata studiata in modo da realizzare una linea in grado di sostenere elevati volumi di traffico, procedendo all'eliminazione di tutti i passaggi a livello e all'adozione di tecnologie per alte frequenze di treni.

I lavori di ristrutturazione comprendono anche il rifacimento di tutte le stazioni e delle fermate preesistenti, nonché la realizzazione di altre tre fermate *ex novo*, tutte fornite di marciapiede alto per facilitare la salita e la discesa dei passeggeri.

È inoltre prevista l'adozione di particolari cautele ambientali che, unitamente alle esigenze rappresentate dagli enti locali, hanno comportato modifiche del progetto iniziale, determinando la necessità di intervenire sia sul binario preesistente sia su quello progettato (interramento della linea in alcuni tratti). Tali specifici interventi sono stati raccordati con un progetto di minimizzazione ambientale per la sistemazione delle aree superficiali nel rispetto delle zone di potenziale o accertato interesse archeologico.

Da ultimo, non va dimenticato che il progetto ha reso necessario il ridisegno degli assi stradali nelle zone di attraversamento delle linee ferroviarie.

Data l'importanza dei lavori sopradescritti il raddoppio della tratta comporta una spesa non di 250 ma di 300 miliardi di lire.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(12 novembre 1997)

WILDE, PERUZZOTTI, TABLADINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che nella primavera del 1986 è stato inaugurato il centro studi di medicina dei trasporti, di proprietà delle Ferrovie dello Stato, sito in Roma, via A. Pigafetta;

che detto centro è stato dotato di sofisticate apparecchiature per numerose indagini, di una sala operatoria e di un centro di mutagenesi;

che la predetta sala operatoria non ha mai funzionato;

che vi è stato allestito un centro di mutagenesi, la cui attività è stata sospesa, non rientrando nei compiti del servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato la ricerca scientifica,

si chiede di conoscere i motivi per cui:

detto centro sia stato utilizzato sempre al di sotto delle sue possibilità, limitandosi ad effettuare soltanto visite specialistiche, per le quali a Roma erano già operanti altre tre strutture sanitarie delle Ferrovie dello Stato (divisione sanitaria, ufficio sanitario compartimentale, centro medico intercompartimentale di Roma-Prenestina);

le trattative avviate a suo tempo per la cessione del centro furono intrattenute con la società che, tra le due che avevano presentato offerte, a giudizio della commissione istituita con nota del direttore del servizio sanitario n. SA/DS/319 del 19 settembre 1991, e dallo stesso presieduta, per l'esame delle proposte di acquisto pervenute, aveva presentato l'offerta meno vantaggiosa per le Ferrovie dello Stato;

i rapporti con la società la cui offerta aveva ottenuto migliore giudizio da parte della commissione citata non abbiano avuto esito favorevole.

Si chiede altresì di conoscere:

i criteri e le valutazioni in base a cui si è proceduto alla successiva vendita della struttura in questione alla società CDI, legata alla ditta farmaceutica Bracco;

in particolare, se abbia trovato opportuna valutazione, e se sì in quale misura, ai fini della determinazione delle condizioni di cessione, la sostanziale garanzia della clientela, rappresentata dal personale ferroviario, offerta dalle Ferrovie dello Stato alla società acquirente;

quali convenzioni siano state stipulate o siano in corso di stipulazione da parte delle Ferrovie dello Stato spa o di società del gruppo per l'utilizzazione di servizi da fornirsi nel centro di via Pigafetta o di servizi ovunque forniti dalle citate CDI e Bracco, precisandone, in caso affermativo, l'onere;

se non si ritenga, infine, di dover avviare severe indagini, anche a mezzo della commissione di alta vigilanza sulle Ferrovie dello Stato spa, costituita con decreto ministeriale 31 ottobre 1994, n. 152 T/Es. 1994, per accertare:

se nella sottoutilizzazione del centro, acuitasi negli ultimi tempi, sia individuabile una volontà dolosamente rivolta ad abbassarne il valore di mercato, in previsione della vendita e, ad ogni modo, quali siano stati i motivi precisi della sottoutilizzazione;

se l'andamento anomalo delle trattative, come risulta da quanto sopra esposto, sia attribuibile al fatto che esse possano essere state condotte in modo da favorire interessi privati, a discapito degli interessi delle Ferrovie dello Stato e, quindi, del contribuente italiano.

(4-02082)

(2 ottobre 1996)

RISPOSTA. – Il centro studi di medicina dei trasporti fu costruito per esercitare principalmente l'attività diagnostica (visite specialistiche e laboratorio) a supporto del sistema sanitario interno all'impresa ferroviaria.

Il Centro venne all'epoca (1986) dotato di buone apparecchiature tecnico-scientifiche (che, comunque, per il tempo decorso, sono oggi da considerare, pur trovandosi in buono stato manutentivo, in via di rapida obsolescenza) nonché di una sala operatoria che, in carenza delle necessarie autorizzazioni, effettivamente non ha mai funzionato.

Il progetto prevedeva altresì la costruzione di un Centro di mutagenesi, che non venne ultimato per le ragioni indicate nell'interrogazione.

La realizzazione del Centro era stata concepita, sotto gli aspetti operativo ed economico, in epoca assai diversa dall'attuale.

Sotto l'aspetto operativo, esso rientrava nell'ambito di una filosofia di sviluppo dell'attività sanitaria interna delle Ferrovie dello Stato i cui presupposti sono da riferire a momenti antecedenti l'entrata in vigore della normativa sul servizio sanitario nazionale. Si tendeva all'epoca ad assicurare al sistema sanitario delle Ferrovie l'autosufficienza totale in materia di supporto diagnostico all'attività istituzionale di sistema sanitario di impresa («medicina legale», «medicina del lavoro», «monitoraggio ambientale»).

Sotto l'aspetto economico, la successiva evoluzione da organismo statale a società per azioni, con il connesso affermarsi di strategie intese a ricondurre l'attività ferroviaria complessiva entro limiti di efficienza/efficacia, ha comportato la forte contrazione del bacino interno di utenza (riduzione del personale attraverso prepensionamenti da 220.000 unità alle attuali 130.000) tale da rendere ridondante la funzionalità del Centro di via Pigafetta per le sole esigenze interne alle Ferrovie dello Stato.

Tutto ciò ha indotto ad una revisione delle strategie di settore che si è tradotta nella individuazione di percorsi di valorizzazione idonei a consentire l'apertura al mercato esterno, con l'ausilio di un *partner* esterno in possesso di adeguato *know-how* ed in grado di apportare gli occorrenti capitali di investimento.

Trattative in proposito furono avviate con diversi potenziali *partners*, portate avanti con i due più significativi fintanto che, per il ritiro di uno di essi (verificatosi già in data 18 maggio 1992), vennero concluse con il CDI (Centro Diagnostico Italiano di Milano) considerato *leader* italiano del settore.

Il progetto di *joint-venture* prevedeva la costituzione, poi avvenuta nel dicembre 1994, di una società mista F.S.-CDI per la prosecuzione della gestione dell'attività di diagnostica specialistica.

Il Centro, in quanto struttura immobiliare, resta di proprietà delle Ferrovie dello Stato ed è stato ceduto in locazione (a valori di mercato) alla società mista di gestione. Opera dall'ottobre 1995.

Appositi patti parasociali hanno altresì previsto:

la regolazione degli apporti di utenza «istituzionale» interna delle Ferrovie dello Stato tramite apposite convenzioni a base contrattuale che prevedono condizioni di favore rispetto ai lavori di mercato e risultano comunque allineate ai minimi del Nomenclatore tariffario nazionale;

la stipula di convenzioni facoltative a favore del personale ferroviario sulla base di predetti criteri di favore nonchè di parametri di precedenza/preferenza;

alle Ferrovie dello Stato spa spettano, oltre l'affitto della struttura ed, ovviamente, ai dividendi rapportati alla quota di partecipazione nella società, anche *royalties* sul fatturato.

Alla realizzazione del progetto hanno dato a suo tempo piena adesione le organizzazioni sindacali dei ferrovieri.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

WILDE, PERUZZOTTI, TABLADINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che a seguito dell'incidente ferroviario occorso a Domodossola gli organi di stampa hanno riportato pesanti accuse rivolte all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa, avvocato Necci; in particolare, «Il Messaggero» del 7 luglio 1995 riporta una intervista del segretario nazionale di un sindacato dei ferrovieri, nella quale si leggono le seguenti gravissime dichiarazioni:

a) «Necci in questi anni ha pensato più a fare finanza che a far correre i treni. Cioè ha abbandonato le ferrovie alla *routine*, anzi alla sopravvivenza»;

b) «È stata una politica folle del lavoro, basata esclusivamente sull'espulsione di manodopera» (il riferimento è a nove provvedimenti di prepensionamenti attuati);

c) «Necci va posto sotto sorveglianza»,

si chiede di sapere:

se le accuse rivolte all'avvocato Necci siano da considerarsi, alla luce dei fatti, pertinenti;

se non si ritenga, data l'autorevolezza della fonte, di dover approfondire il significato della frase di cui al precedente punto c);

se risponda al vero che la politica aziendale perseguita dall'avvocato Necci abbia determinato, secondo quanto largamente sostenuto

dai sindacati dei ferrovieri, un abbassamento del livello di sicurezza della circolazione ferroviaria;

quali compiti, in tema di sicurezza, siano attribuiti ad organi del Ministero dei trasporti in forza del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, nonché delle disposizioni di legge e degli accordi Ministero dei trasporti-Ferrovie dello Stato che hanno disciplinato il processo di trasformazione delle Ferrovie dello Stato in ente pubblico, prima, ed in società per azioni, successivamente;

se sussistano responsabilità dei suddetti organi del Ministero nel deterioramento del livello di sicurezza della circolazione lamentato dalle organizzazioni sindacali.

(4-02091)

(2 ottobre 1996)

RISPOSTA. – In relazione all'incidente ferroviario occorso il 5 luglio 1995, fra le stazioni di Vogogna e Domodossola della linea Milano-Domodossola, tra il treno espresso 334 ed un convoglio di servizio proveniente dallo scalo Domo 2, nel quale hanno perso la vita due viaggiatori e sono rimaste ferite 52 persone di cui 4 ferrovieri, sono state aperte tre inchieste disposte rispettivamente dalla Procura della Repubblica di Verbania, dal Ministero dei trasporti e dalle Ferrovie dello Stato per accertare le cause e le relative responsabilità.

La commissione ministeriale appositamente istituita, esaminata la documentazione, considerati gli elementi acquisiti nel corso del sopralluogo e la ricostruzione degli eventi, nelle conclusioni ha concordato con gli esiti dell'inchiesta delle Ferrovie dello Stato circa le cause specifiche dell'incidente e le responsabilità a carico degli agenti interessati.

Tre dipendenti risultano essere incorsi nell'inosservanza delle disposizioni sulla circolazione ferroviaria e nei confronti dei medesimi sono state comminate da parte delle Ferrovie dello Stato sanzioni disciplinari ai sensi del vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori.

È, pertanto, da escludere che a determinare l'evento possano aver contribuito carenze manutentive (gli impianti di sicurezza della linea erano al momento perfettamente efficienti; l'apparecchiatura per la ripetizione dei segnali intervenne tempestivamente sull'impianto frenante del treno 334 a seguito dello sconfinamento del convoglio investitore, contemporaneamente all'azionamento della «frenatura rapida» da parte del personale di condotta del treno stesso), circostanze riconducibili alla determinazione dei nuovi fabbisogni organici o situazioni di anormale affaticamento del personale (quest'ultimo aveva regolarmente fruito nei giorni precedenti all'incidente di tutti i riposi previsti dal contratto collettivo nazionale dei lavoratori ed era pratico della linea e degli impianti).

Le Ferrovie dello Stato evidenziano che da anni sono impegnate nella progressiva introduzione di moderne tecnologie a supporto sia della circolazione ferroviaria (estensione del blocco automatico, della ripetizione dei segnali di macchina, del controllo di velocità, del controllo centralizzato del traffico, eccetera), sia della manutenzione (meccanizza-

zione degli interventi, controllo dei parametri della infrastruttura con moderni sistemi diagnostici, eccetera).

Tutto ciò da un lato riduce il fabbisogno di personale (fenomeno comune del resto a tutto il mondo delle aziende), dall'altro tende a prevenire, laddove possibile, l'errore umano senza poter sostituire, però, integralmente l'azione dell'uomo.

Per quanto riguarda la lamentata carenza di personale delle Ferrovie dello Stato, presso il tronco lavori di Premosello la consistenza del personale risulta pari a 20 unità, a fronte di un organico di 21 concordato con le organizzazioni sindacali.

Nel RTM (Reparto territoriale movimento) di Domodossola la consistenza dei capi stazione è pari a 95 unità contro un fabbisogno organico di 97 e, in particolare, presso la stazione di Domodossola il personale in servizio coincide con il numero concordato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

WILDE, PERUZZOTTI, TABLADINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che l'ordine di servizio n. 30/1995, emanato il 15 giugno 1995 dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa, così recita: «In relazione alla esigenza di procedere con urgenza alla copertura di posizioni dirigenziali, è approvato il piano proposto con nota n. DGH 95/001971 del 9 giugno 1995 dal direttore generale *holding* e dai direttori di area. Gli stessi, per la parte di rispettiva competenza, sono pertanto delegati ad adottare, entro il 30 giugno 1995, i provvedimenti di immissione nell'area dirigenziale del personale delle Ferrovie dello Stato appartenente all'area quadri»;

che con ordine di servizio n. 01/1995 del 16 giugno 1995 il direttore dell'area ingegneria e costruzioni, su carta intestata dell'area, ha così decretato: «I sottoindicati dipendenti sono nominati dirigenti delle Ferrovie dello Stato spa a decorrere dal presente ordine di servizio (segue elenco nominativo)»;

che analogamente a quanto sopra sembra abbiano provveduto gli altri direttori di area interessati;

che nella stessa data del 16 giugno 1995 il direttore generale *holding*, usando carta non propria ma intestata all'area ingegneria e costruzioni, ha emanato l'ordine di servizio n. 18/1995 stabilendo, subito dopo il cappello «area ingegneria e costruzioni», quanto segue: «Ai sottoindicati dirigenti, a decorrere dalla data di immissione nell'area dirigenziale, vengono attribuite le funzioni a fianco di ciascuno indicate: (segue elenco)»; analogamente sembra sia stato operato per le altre aree interessate;

che, il nono provvedimento di prepensionamento del personale ferroviario si è chiuso a giugno del 1995 con l'esodo anticipato, fra l'al-

tro, di altri numerosi dirigenti che vanno ad aggiungersi al cospicuo numero di dirigenti collocati a riposo con i precedenti provvedimenti;

che il prepensionamento dei dirigenti non solo non è stato preceduto da alcuna dichiarazione di esubero della categoria come invece tassativamente previsto dalla legge 7 giugno 1990, n. 141, articolo 1, comma 1, ma è stato addirittura incentivato, tranne che nell'ultima fase, con l'elargizione di un compenso in danaro che andava ad aggiungersi alle agevolazioni previste dalla suddetta legge,

si chiede di sapere se tutto ciò risponda al vero e, in caso affermativo, se risulti regolare:

che, in merito al primo punto della premessa, l'amministratore delegato abbia trasferito ad altri il potere di nomina che è invece proprio e quindi non delegabile, come si evince dall'ordine di servizio n. 1/AD-1992 del 24 dicembre 1992 e dall'allegato A al verbale della riunione del 23 dicembre 1992 del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato spa;

che in merito al secondo e al terzo punto i responsabili di area abbiano proceduto alle nomine non avendone il potere, come si evince dalle disposizioni sopra citate di cui non potevano non essere a conoscenza;

che in merito al quarto punto il direttore generale *holding* abbia utilizzato carta intestata non del proprio ufficio;

che in merito al primo punto l'amministratore delegato abbia indicato i promossi come provenienti dall'area quadri, mentre, in effetti, sembra che fra i promossi figurino anche dipendenti provenienti dal livello inferiore;

che in merito al primo punto l'amministratore delegato abbia asserito l'urgenza di procedere alla copertura di posizioni dirigenziali, quando i fatti descritti al quinto e al sesto punto sembrano clamorosamente smentirlo;

che in merito al combinato del primo, quinto e sesto punto da parte del vertice delle Ferrovie dello Stato siano stati assunti provvedimenti che appaiono fortemente contraddittori.

(4-02094)

(2 ottobre 1996)

RISPOSTA. - Il complesso dei provvedimenti emanati dalla società Ferrovie dello Stato per la nomina di n. 163 nuovi dirigenti, avvenuta in data 16 giugno 1995, ha di fatto concluso una procedura, definita con il concorso delle Organizzazioni sindacali di categoria, perfezionando una prima fase di un rinnovo significativo del personale dirigente della Società. Ciò anche nella prospettiva di dare risposte ad una forte domanda di progressione di carriera proveniente dalla categoria dei quadri, progressione non attuata da diversi anni.

La procedura adottata può così riassumersi:

la prima fase è consistita nella individuazione delle posizioni dirigenziali prioritarie per lo sviluppo delle strategie aziendali. Un comitato, composto dal Direttore generale *holding*, dai Capi delle aree e dal Diret-

tore dello sviluppo organizzativo e risorse umane, ha formulato un piano che è stato poi proposto all'approvazione dell'Amministratore delegato; su questa base, ciascun responsabile è stato delegato alla scelta dei dirigenti necessari alla propria struttura e a sua volta ogni capo di struttura ha responsabilizzato le proprie linee perchè formulassero le candidature per le posizioni da ricoprire.

Con tale procedura, e con una visione estesa all'intera struttura di competenza, il Direttore generale holding ed i Capi area hanno formulato le valutazioni finali e adottato le relative decisioni.

Complessivamente l'intero processo ha interessato n. 112 Ispettori Capo e n. 51 Quadri non «ex direttivi».

La società Ferrovie dello Stato ha confermato la assoluta validità sostanziale dei provvedimenti e, nello stesso tempo, ha dato assicurazione che nel numero dei promossi sono stati compresi solo candidati con profilo di Quadri e che tra essi non figurano dipendenti provenienti da livelli inferiori.

In merito ai prepensionamenti dei dirigenti, la Società Ferrovie dello Stato conferma che a partire dal 1990, anno in cui è stato attuato il primo prepensionamento in ambito delle Ferrovie dello Stato secondo il dettato della legge n. 141 del 1990, sono cessati dal servizio n. 446 dirigenti e ne sono stati assunti fino ad oggi 106.

In una fase di profonde modificazioni istituzionali e strutturali, le Ferrovie dello Stato spa ha ritenuto necessario dare risposte a precise esigenze aziendali di rinnovamento dal punto di vista della professionalità, mentalità e managerialità delle proprie risorse dirigenziali, attraverso interventi articolati sia sul terreno degli esodi anticipati, anche attraverso l'uso di strumenti economici incentivanti, sia sul terreno delle promozioni.

Per il primo aspetto, trattandosi di istituti che prevedono l'espressione di una manifestazione di volontà da parte del dirigente, la società Ferrovie dello Stato ha proceduto alla definizione di tutte le modalità relative all'esodo anticipato, anche attraverso contatti tra gli interessati e un dirigente della Società, formalmente incaricato di condurre tali incontri, sulla base di valutazioni di opportunità tutte in armonia con le strategie aziendali.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)

WILDE, PERUZZOTTI, TABLADINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che in data 12 e 13 settembre 1995 alcune tra le massime autorità direttive delle Ferrovie dello Stato e delle società collegate e partecipate hanno riferito in Commissione trasporti del Senato circa

il piano e accordo di programma 1996-2000 delle Ferrovie dello Stato;

che alle stesse sono state rivolte precise domande da membri della Commissione e, tra queste, è stato chiesto cosa avessero da dichiarare circa le gravi affermazioni contenute nella relazione della Commissione antimafia, consegnata al Parlamento in data 26 luglio 1995, contenente precise contestazioni su collusioni tra camorra ed appalti TAV, nella tratta Roma-Napoli;

che a tali domande l'ingegner Rizzardi, della vice direzione progetti, area e costruzioni delle Ferrovie dello Stato e responsabile Italferr, azienda quest'ultima incaricata dell'alta vigilanza sui lavori, ha dichiarato di conoscere nel dettaglio la situazione degli appalti sopraccitati e di aver effettuato interventi conoscitivi in ben 153 casi, non meglio definiti;

che alle stesse domande il dottor Bianchi, vice direttore generale della TAV, ha affermato invece che quanto contenuto nella relazione antimafia citata rappresenta l'opinione di un «solo» senatore e non, come effettivamente è, della intera (o per lo meno della maggioranza) Commissione e che comunque, al di là delle conclusioni e degli indirizzi colà esposti, la TAV procederà nei suoi programmi esecutivi (affermazioni che sono parse agli scriventi arroganti nella proposizione e paventanti ineluttabili eventi nella sostanza),

gli interroganti chiedono di conoscere:

se il Governo non ritenga che sia il caso di convocare nelle sedi in cui si effettuano indagini specifiche i sunnominati Rizzardi e Bianchi, perchè possano mettere a disposizione di questo Parlamento ed eventualmente di altre autorità le loro conoscenze e possano spiegare, con la forza delle loro convinzioni, tutto quanto possa servire a chiarire la situazione circa gli appalti ed i lavori TAV sulla tratta Roma-Napoli;

se non si ritenga opportuno intervenire perchè le indagini conoscitive si estendano all'affidamento delle progettazioni, agli appalti ed ai subappalti della Milano-Bologna e della Bologna-Firenze, tratte anch'esse, coma la Roma-Napoli, progettate al di fuori delle regole stabilite dalla legge sugli appalti italiana e dalla normativa dell'Unione europea recepita dall'Italia (come invece auspicava un ordine del giorno approvato in Senato nel dicembre 1994);

se, per le stesse tratte, non sia il caso di effettuare indagini per accertare che non vi siano state «forzature» e nelle nomine dei membri dei comitati di controllo dei lavori e nel «convincere» i responsabili degli enti locali nel corso dei numerosi *tour* propagandistici che i tecnici TAV hanno effettuato sul territorio interessato dal percorso della ferrovia.

(4-02097)

(2 ottobre 1996)

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

In ordine agli appalti ed ai lavori TAV sulla tratta Roma-Napoli la società Ferrovie dello Stato riferisce quanto segue.

Gli accordi contrattuali intercorsi con la TAV ed il Consorzio Iricav Uno dispongono che le opere relative alla tratta in oggetto possano essere realizzate:

direttamente dalle imprese costituenti il Consorzio;

da imprese subappaltatrici del consorzio, nel rispetto della normativa vigente in materia ed entro il limite massimo del 40 per cento;

in misura non inferiore al 40 per cento del totale, da imprese selezionate dal Consorzio a seguito di gare d'appalto indette nel rispetto della direttiva comunitaria 93/98.

In base alle attuali disposizioni normative, la TAV ha l'obbligo di acquisizione della certificazione antimafia solo nei confronti dei propri appaltatori diretti e non anche degli appaltatori di lavori, forniture e servizi scelti dal Consorzio Iricav Uno a seguito di gara.

Inoltre, per quanto riguarda i subappalti, la TAV, nella sua qualità di soggetto competente ad autorizzare gli stessi, è tenuta, in applicazione dell'articolo 18 della legge n.55 del 1990, ad espletare le verifiche antimafia unicamente nei confronti dei subappaltatori di lavori, mentre non vi sono prescrizioni di legge riguardanti i subappalti di forniture e servizi.

Tuttavia la TAV, in considerazione della rilevanza economica delle opere che è chiamata a realizzare, della sua natura di concessionario e della nota delicatezza, sotto il profilo in esame, del settore in cui deve operare, ha ritenuto opportuno adottare forme di cautela maggiori e più incisive rispetto a quelle normalmente adottate dai concessionari di opere pubbliche.

A tal fine sono state inserite negli atti contrattuali con tutti i *general contractor clause* specificatamente volte ad imporre a questi ultimi ed ai loro affidatari e subaffidatari l'obbligo di osservare la normativa antimafia oltre gli ambiti di diretta applicabilità della stessa.

Sempre in tale ottica ed, altresì, allo scopo di assicurare la corretta e tempestiva esecuzione dei lavori, è contrattualmente previsto che i soggetti che eseguono lavori, servizi e forniture del sistema alta velocità debbano possedere specifici requisiti di carattere morale, tecnico ed economico espressamente indicati negli allegati contrattuali alla convenzione.

In particolare risulta che la TAV adotti i seguenti criteri comportamentali:

a) in relazione ai *general contractor* ed alle relative imprese componenti, ha acquisito, a partire dalla stipula delle singole convenzioni, la certificazione prefettizia antimafia prevista dalla legge n. 575 del 1965 - provvedendo a richiederne annualmente il rinnovo fino all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 490 del 1994 che ha abolito tale obbligo - nonchè le dichiarazioni sulla composizione societaria di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 187 del 1991;

b) nei confronti delle imprese subappaltatrici di lavori del Consorzio Iricav Uno, provvede, in qualità di soggetto competente a rilasciare l'autorizzazione al subappalto, a verificare con puntualità e rigore, anche tramite Italferr Sis Tav, che le stesse possiedano tutti i requisiti previsti dall'articolo 18 della legge n. 55 del 1990 disciplinante tale fattispecie (certificazione antimafia, iscrizione A.N.C., eccetera), nonché quelli, ulteriori rispetto alle prescrizioni di legge, di carattere morale, tecnico, finanziario previsti dagli accordi contrattuali TAV/Iricav Uno (casellari giudiziari, certificati fallimenari, bilanci, dichiarazioni bancarie, lavori analoghi eccetera);

c) nei confronti delle imprese subappaltatrici di servizi e fomiture del Consorzio Iricav Uno la TAV, tramite Italferr Sis Tav, provvede, per determinate tipologie di prestazioni previste negli accordi contrattuali, ad acquisire la certificazione antimafia, la composizione societaria ed a verificare il possesso degli altri requisiti di carattere morale, tecnico e finanziario analoghi a quelli previsti per i lavori; le restanti tipologie di servizi e fomiture nonché per i noli a freddo, provvede, in considerazione della loro limitata rilevanza sotto il profilo tecnico, ad acquisire la sola certificazione antimafia;

d) nei confronti delle imprese aggiudicatarie degli appalti indetti dal Consorzio Iricav Uno ai sensi delle direttive comunitarie, sono compiuti gli accertamenti antimafia nonché la verifica dei requisiti previsti dalla legge per gli appalti di opere pubbliche affidati da una Pubblica Amministrazione.

Risulta, altresì, imposto l'obbligo al *general contractor* di inserire in tutti i contratti stipulati con i terzi esecutori (appaltatori e subappaltatori) le clausole di «trasparenza dei prezzi» e di «auditing» previste dalla delibera delle Ferrovie dello Stato n.1232/A.S. del 30 giugno 1992.

Tali clausole sono volte a rendere più trasparente e corretto il rapporto con il mondo imprenditoriale evitando fenomeni di intermediazione d'affari di difficile controllo.

La TAV ha anche imposto al *general contractor* di operare in «assicurazione qualità», secondo le specifiche comunitarie, per quanto concerne la progettazione costruttiva, gli approvvigionamenti e la costruzione. Il *general contractor* deve altresì garantire che tutti i propri affidatari e subaffidatari operino in accordo al sistema di qualità del progetto.

Circa l'audizione del 12 e 13 settembre 1995 presso la Commissione trasporti del Senato, la Società F.S. ha precisato che il dottor Bianchi, vice direttore generale della TAV, a seguito della presentazione di una interrogazione di contenuto analogo, presentata precedentemente, ha inviato nell'ottobre del 1995, all'allora Presidente della commissione trasporti del Senato Onorevole Rinaldo Bosco, una lettera nella quale venivano puntualizzate le dichiarazioni già rese davanti alla commissione.

In merito alla proposta di relazione sulla situazione in Campania di cui era relatore il Senatore Imposimato, veniva ribadito:

che la proposta di relazione della commissione antimafia non risultava essere stata ancora definitivamente discussa e approvata e

quindi non poteva ancora assumersi come espressione della Commissione;

che la stessa Commissione aveva in corso il completamento dell'istruttoria;

che, nel merito, la TAV si è sempre comportata con corretto e puntuale rispetto della normativa antimafia vigente ponendo in essere azioni e comportamenti anche oltre gli obblighi strettamente derivati dal dettato normativo;

che, alla luce delle considerazioni precedenti e nelle more di una definitiva e formale pronuncia della Commissione antimafia, non si riteneva che vi fossero le condizioni per sospendere i lavori.

Nel documento veniva richiesta formalmente la disponibilità della registrazione dell'audizione a testimonianza delle affermazioni svolte.

Per quanto riguarda l'intervento del direttore generale dell'Italferr, ingegner Rizardi, la stessa Società F.S. ha fatto presente che:

Italferr, quale soggetto incaricato dell'alta sorveglianza della fase realizzativa delle opere, svolge scrupolosamente e con puntualità il ruolo che le è stato affidato;

Italferr ha proceduto ad una ulteriore verifica delle situazioni esistenti, provvedendo a controllare a campione, presso numerosi cantieri attivati sulla tratta Roma-Napoli:

a) gli operai trovati nei cantieri per identificarli ed individuarne il datore di lavoro;

b) i macchinari esistenti e la proprietà degli stessi;

c) la rispondenza di quanto verificato nei cantieri con le evidenze documentali sulla base delle quali sono state concesse le autorizzazioni ed espressi i gradimenti;

gli accertamenti svolti non hanno evidenziato anomalie in tema di rispetto della normativa antimafia.

Relativamente al rispetto della normativa dell'Unione Europea nell'affidamento della progettazione e della realizzazione dei lavori per il quadruplicamento delle linee ferroviarie sulle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze, il Consiglio di Stato, nell'adunanza generale del 1° ottobre 1993 ha espresso parere positivo sulla legittimità degli atti e sulle procedure relative al progetto, precisando che i rapporti tra la TAV ed i *general contractor* attraverso gli atti integrativi sono compatibili con la disciplina comunitaria essendo un mero sviluppo di disciplina già in atto prima dell'entrata in vigore della direttiva n.90/531; mentre l'affidamento a terzi da parte dei *general contractor* di una quota non inferiore al 40 per cento degli appalti per la realizzazione delle tratte è disciplinato dalla normativa vigente in ambito Unione Europea ai sensi della direttiva 93/38 del 14 giugno 1993.

L'espletamento di gare secondo la normativa comunitaria è già previsto quindi dallo schema contrattuale del progetto e rappresenta un reale elemento di garanzia sulle modalità di selezione delle imprese.

Per la realizzazione del progetto alta velocità le Ferrovie dello Stato Spa e la TAV Spa hanno ritenuto essenziale attivare una politica vol-

ta alla massima collaborazione e trasparenza nei confronti delle amministrazioni centrali e periferiche e dei cittadini, al fine di adeguare l'intervento alle esigenze espresse dalle diverse realtà locali.

Infatti, l'approvazione dei progetti esecutivi da parte degli organismi amministrativi coinvolti nell'operazione alta velocità è stata conseguita con la procedura della conferenza dei servizi, promossa dal Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 7 della legge 15 dicembre 1990, n. 385.

Per l'approvazione del progetto esecutivo della tratta Bologna-Firenze, la conferenza dei servizi si è aperta il 15 dicembre 1993 e si è conclusa con il parere favorevole di tutte le amministrazioni interessate, il 28 luglio 1995.

Questo risultato è stato conseguito attraverso un costante e rigoroso confronto tecnico progettuale tra rappresentanti delle F.S., della TAV, di Italferr, del *general contractor* ed esponenti delle Regioni, delle Province e dei Comuni interessati.

Il principio del confronto ha guidato anche la definizione di tre importanti accordi per la realizzazione dell'opera quali: accordo quadro tra Ministero dei trasporti - Regioni - F.S. e TAV; accordo preliminare tra Regioni Province - Comuni - F.S. e TAV; accordo procedimentale tra Ministero dell'ambiente - Ministero dei trasporti - F.S. - TAV e Regione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

(12 novembre 1997)

ZILIO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso che nella prima stesura del contratto di programma tra lo Stato e le Ferrovie dello Stato era previsto il raddoppio della linea ferroviaria Bergamo-Treviglio;

considerato che su tale tratta ferroviaria transitano giornalmente settantacinque convogli e vengono trasportati mediamente 18.000 passeggeri al giorno,

si chiede di conoscere:

i motivi per i quali il raddoppio della linea Bergamo-Treviglio è stato stralciato dal contratto di programma tra lo Stato e le Ferrovie dello Stato;

se, considerata la precarietà del trasporto ferroviario sulla menzionata linea, non si ritenga opportuno rivedere la decisione suddetta nel senso di un ripristino della originaria inclusione dell'intervento per il raddoppio nel contratto di programma.

(4-03391)

(12 dicembre 1996)

RISPOSTA. - Il piano d'impresa delle Ferrovie dello Stato approvato dal Governo, dovendosi ispirare a criteri di imprenditorialità ed econo-

micità, porta a privilegiare i progetti che assicurano un ritorno economico e quindi a concentrare le risorse sulla reale domanda di mercato.

L'attuale linea Bergamo-Treviglio, a binario semplice, dopo la stazione di Treviglio ovest, si inserisce sulla Milano-Venezia, linea significativa per il traffico merci e passeggeri, per cui è assicurato il collegamento tra la provincia di Bergamo con la dorsale Milano-Venezia. L'eventuale raddoppio della tratta non risulterebbe utile ai fini dell'incremento di traffico tra Bergamo e Milano senza prima aver realizzato il quadruplicamento della Treviglio-Milano, che rappresenterebbe una «strozzatura» nel collegamento delle due linee con Milano.

Detto quadruplicamento è tra gli interventi prioritari previsti nel contratto di programma 1994-2000 e se a tutt'oggi non è stato ancora avviato ciò è dovuto alle difficoltà frapposte da alcuni Comuni interessati.

Una volta superate queste difficoltà si potrà dare l'avvio ai lavori che si prevede si protrarranno per almeno 6 anni, mentre se si attuasse il raddoppio della tratta Bergamo-Treviglio, ciò comporterebbe lavori per 2, 2,5 anni, determinando un intervento improduttivo per 4 anni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

BURLANDO

(12 novembre 1997)
