SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 162

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 26 marzo al 22 aprile 1992)

INDICE

BERTOLDI: per il potenziamento del traffico su rotaia e intermodale sulla direttrice Brennero-Verona-Bologna (4-07358) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 5787

CARDINALE, PETRARA: per l'avvio di una specifica e puntuale inchiesta sulla vicenda relativa all'allaccio di luce ed acqua all'azienda dell'imprenditore materano Silvestro Lacertosa e per il commissariamento del CSI di Matera (4-07515) (risp. MANNINO, *ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 5788

CASCIA: sul credito della Cassa di risparmio di Macerata nei confronti della Federconsorzi (4-06874) (*) (risp. CARLI, *ministro del tesoro*) 5791

CORRENTI ed altri: sulla mancata erogazione degli indennizzi previsti per i gestori di impianti di distribuzione di carburante prossimi al confine con la Svizzera danneggiati dal minor prezzo della benzina in territorio elvetico (4-07336) (risp. BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artiginato*) 5792

FERRARA Pietro: sulla marginalizzazione dell'area chimica della Sicilia prevista nel nuovo *business plan* dell'Enichem (4-06728) (risp. MANNINO, *ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 5792

FRANCHI: per l'adozione di misure atte a dotare la stazione ferroviaria di Giulianova (Teramo) di apparecchiature elettroniche che riducano i tempi di chiusura del passaggio a livello nei pressi della stazione di Mosciano Sant'Angelo, causa di pericolosi intasamenti del traffico veicolare sulla strada statale n. 80 (4-07424) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 5795

GIUSTINELLI: sulle iniziative che si intende adottare al fine di far cessare lo stato di pericolo pubblico sul raccordo autostradale Terni-Orte (Viterbo) nel tratto compreso tra gli svincoli di Amelia e Nera-Montoro in prossimità dell'uscita della galleria di San Pellegrino, nonchè per l'immediata ripresa da parte dell'ANAS dei lavori di completamento del raccordo autostradale Terni-Orte (4-07469) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5796

MOLTISANTI: sugli sbarchi clandestini che avvengono nel porto di Pozzallo (Ragusa), con particolare riferimento al recente sbarco di 60 egiziani (4-07357) (risp. BONIVER, *ministro senza portafoglio per gli italiani all'estero e l'immigrazione*) 5798

PETRARA ed altri: per l'adozione di provvedimenti volti a bloccare la realizzazione del progetto del consorzio di bonifica apulo-lucano di 6 laghetti collinari nella zona del Castello del Garagnone, all'interno dell'Alta Murgia barese, nonchè per il completamento della diga di Capodacqua (4-07342) (risp. MANNINO, *ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 5799

(*) Tale risposta integra quella già pubblicata nel fascicolo n. 159 del 13 febbraio 1992.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

SCIVOLETTO ed altri: sui ritardi e le disfunzioni degli uffici provinciali del pubblico registro automobilistico e della motorizzazione civile, in particolare nelle province di Ragusa, Agrigento, Nuoro, e per la previsione di una validità superiore ai 30 giorni dell'estratto del documento di circolazione rilasciato quando il documento stesso è trattenuto dagli uffici (4-06605) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 5801

BERTOLDI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che l'attuale situazione di crisi e di insostenibile disagio del traffico merci e passeggeri da e per l'Europa attraverso l'Austria rende urgente ed indispensabile il potenziamento adeguato del traffico su rotaia ed intermodale sulla direttrice Brennero-Verona-Bologna;

che, per affrontare questa situazione e le emergenze che via via si ripropongono, il Ministro dei trasporti ha emanato in data 23 novembre 1990 la direttiva, all'amministrazione dell'ente Ferrovie dello Stato, di incrementare l'offerta ferroviaria sull'asse Brennero-Bologna;

che già in precedenza, rispondendo ad interrogazioni in Senato il 24 ottobre 1989, il Ministro aveva assicurato il potenziamento dell'offerta anche di tipo intermodale, attraverso l'utilizzo dello scalo merci di Trento e dello scalo di Spini di Gardolo, anche per meglio utilizzare la linea della Valsugana e la direttrice verso i porti e verso l'est;

che, in contraddizione con quanto assicurato, sembra che con il 1992 lo scalo merci di Trento, in cui è già stata ridotta la formazione dei treni, andrà verso la chiusura, e si prevede addirittura l'alienazione del compendio dei terreni che formano lo scalo;

che, allo stato attuale, non risulta che per lo scalo di Spini di Gardolo, ora destinato solo a centro doganale per il traffico merci su strada, sia previsto l'ampliamento a scalo ferroviario ed intermodale;

che la chiusura dello scalo ferroviario merci a Trento verrebbe ad impoverire la struttura ferroviaria sulla direttrice europea Brennero-Verona-Bologna e priverebbe la linea automatizzata con sistema CTC della Valsugana, ora sottoutilizzata, del necessario polmone per la formazione dei treni,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia informato di quanto sopra esposto e se lo ritenga coerente con la sua direttiva;

se non ritenga invece necessario al potenziamento dell'offerta ferroviaria uno scalo intermodale a Trento;

se non ritenga opportuna, prima di procedere alla chiusura dello scalo merci di Trento, la realizzazione del nuovo scalo intermodale di Gardolo.

(4-07358)

(4 dicembre 1991)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che il programma di ristrutturazione e potenziamento degli impianti ferroviari di Trento prevede, per ciò che riguarda il traffico merci, due fasi funzionali:

una prima fase transitoria, nella quale è previsto lo spostamento provvisorio del magazzino merci attuale in una nuova struttura dello scalo «Filzi», il cui progetto è in corso di approvazione alla provincia di Trento;

una fase successiva di sistemazione definitiva di tutti gli impianti merci e delle relative strutture commerciali all'interno dell'interporto «Roncafort» di Gardolo.

Per la fase transitoria nella quale non sarà ancora attivo il nuovo scalo «Spini» all'interno della citata infrastruttura interportuale, sarà posto a servizio dell'attuale scalo merci un fascio binari, del quale è prevista la realizzazione nell'ambito della stazione ferroviaria di Trento, che assolverà così le funzioni di movimentazione dei convogli aventi origine e destinazione nel detto impianto.

In relazione al progetto di rinnovamento e di trasferimento degli impianti per fasi programmate, l'ente Ferrovie dello Stato fa presente che tali interventi non dovrebbero comportare il rischio di cadute di potenzialità per le infrastrutture ferroviarie e intermodali dell'area trentina, e che saranno mantenute inalterate le possibilità di realizzazione del previsto potenziamento dell'asse Bologna-Verona-Brennero.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(9 aprile 1992)

CARDINALE, PETRARA. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei lavori pubblici, dell'interno, di grazia e giustizia, delle finanze e al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* – Per sapere se ritengano che possa essere ulteriormente tollerata la situazione appresso rappresentata nonostante un impegno di risorse finanziarie pubbliche non indifferente.

Sotto il titolo «A Matera per ottenere luce e gas bisogna aspettare anche due anni» il quotidiano «Il Sole-24 ore» di ieri 8 gennaio 1992 riportava la sacrosanta denuncia dell'imprenditore materano Silvestro Lacertosa: «Per avere il suolo sul quale costruire un nuovo stabilimento, tre anni fa ho dovuto minacciare di trasferire la mia azienda in Africa; oggi, a stabilimento completato, dopo aver investito oltre 3 miliardi, senza una sola lira di contributi statali, mi sento dire che per avere luce e acqua devo aspettare ancora due anni. Ma ora non posso più trasferirmi in Africa: sono in un vicolo cieco: non posso chiudere bottega perchè sono esposto con le banche e non sono in grado di avviare la produzione perchè non ho luce e acqua. Vorrei fare l'imprenditore, non posso fare il prestigiatore».

«La mia azienda è nata 23 anni fa, in un locale per uso agricolo, poco più di una stalla, senza acqua, senza fogna, nè gas, privo di qualsiasi servizio. Ho lottato a denti stretti contro la burocrazia per avere la possibilità di acquistare un suolo dove costruire uno stabilimento degno di questo nome. Oggi che ci sono riuscito, e finalmente ho un capannone di circa 5.000 metri quadrati, uffici e depositi per altri 1.800 metri quadrati e macchine utensili già installate, rischio di dover fermare tutto perchè l'Enel e l'Ente autonomo acquedotto pugliese mi chiedono oltre 100 milioni e due anni di tempo per portare luce e

acqua in fabbrica. Per la strada, la fogna e gli altri servizi, chissà quanto dovrò ancora aspettare».

«È un vero paradosso perchè il nuovo capannone è stato realizzato in una zona che, da ben 12 anni, deve diventare area industriale e dove, invece, il Consorzio industriale di Matera non è ancora in grado di assicurare neanche i servizi indispensabili».

Fin qui la denuncia dell'imprenditore.

I fatti, tutti riscontrabili, hanno una storia ultradecennale da cui si desume chiaramente come è stato amministrato il CSI di Matera e i risultati di oggi ne sono la diretta conseguenza.

Con le delibere del comitato direttivo del consorzio n. 11 e n. 12 del 29 gennaio 1980 integrate dalla delibera n. 21 del 4 marzo 1980, si procedeva alla nomina dei progettisti per l'elaborazione del piano particolareggiato dell'area industriale de «La Martella».

Studi e progettazioni vengono poi inseriti (o reinseriti) nel primo programma annuale della legge n. 64 del 1986 e nel secondo programma annuale vengono proposti i lavori di infrastrutturazione, poi approvati.

Il 3 aprile 1989 con la megadelibera n. 48 che richiama le delibere n. 43 del 30 aprile 1987, n. 129 del 7 ottobre 1987, n. 10 del 29 gennaio 1980 e n. 21 del 4 marzo 1980, si stipulano 18 convenzioni di consulenza o progettazione esecutiva, tra cui quelle relative alla infrastrutturazione dell'area industriale de «La Martella».

Dopo la serie di progettazioni costate, sembra, oltre 600 milioni, il CSI, con meccanismo ormai collaudato, per meglio «tutelare» interessi personali e di parte, decide per la licitazione privata secondo la norma dell'articolo 24, lettera *b*), della legge n. 584 del 1987 (e non già per la regolare gara al massimo ribasso in presenza di un progetto esecutivo) e procede alla nomina di una megacommissione di 8 membri di cui 6 appartenenti al consorzio, con megacompensi (18 milioni cadauno), in contrasto con l'articolo 9 della legge regionale n. 27 del 1990 che disciplina composizione delle commissioni e compensi, per la valutazione delle migliorie tecnologiche (v. delibere nn. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 del 28 gennaio 1991 e le successive nn. 54, 55 e 56 del 17 marzo 1991 rese esecutive il 14 aprile 1991). Tutto ciò al fine di poter «pilotare» bene l'appalto.

In sede di direttivo dell'Unione industriale di Matera viene denunciato che soggetti, dall'accento napoletano, che erano venuti in possesso dei progetti prima della data prevista, cercavano di vendere il progetto, cui avevano apportato migliorie tecnologiche, a imprese materane al prezzo, sembra, di 80 milioni più un x per cento, a gara aggiudicata.

Dopo la presentazione dei progetti da parte delle imprese partecipanti alla gara, venne fuori con insistenza il nome del raggruppamento vincitore, cosa che fu denunciata in una lettera, pubblicata dalla stampa, al presidente dell'API Basilicata da parte del senatore Cardinale.

Sabato 3 agosto 1991 la commissione procede all'aggiudicazione dei lavori di infrastrutturazione dell'area industriale de «La Martella» al raggruppamento «predestinato».

Il Coreco lascia trascorrere i termini senza approvare la delibera n. 152 del 7 agosto 1991 che diventa esecutiva perchè decorsi i termini di legge. Successivamente il Coreco boccia la delibera n. 250 del 4 dicembre 1991 di aggiudicazione definitiva dell'appalto per vizi formali.

Lunedì 30 dicembre 1991 la maggioranza del consiglio generale del consorzio riconferma nella carica il vecchio presidente che, tra mandati e proroghe, gestiva l'ente già da oltre 17 anni. È voce corrente che la riconferma sia il compenso pattuito per aver ben «pilotato» l'appalto di infrastrutturazione dell'area industriale de «La Martella». Il raggruppamento 2° classificato ha fatto ricorso al TAR della Basilicata. Risulta che forti pressioni vengano esercitate per il ritiro del ricorso.

Al fine di evitare ulteriori ritardi e danni all'imprenditore Lacertosa e a tutto il sistema imprenditoriale della provincia di Matera, gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano avviare una specifica e puntuale inchiesta su tutta la vicenda, procedendo innanzitutto alla richiesta di commissariamento dell'ente.

(4-07515)

(9 gennaio 1992)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogazione in oggetto, facendo preliminarmente presente che, come è noto, la vigilanza sulla attività dei consorzi per le aree di sviluppo industriale viene esercitata dalle regioni (articolo 50 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218).

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali nell'area industriale de «La Martella», non risultano approvati a valere sul 1° piano annuale di attuazione studi e progettazioni per il relativo finanziamento, mentre sul 2° piano annuale di attuazione risultano essere stati approvati 2 progetti e precisamente:

- progetto B0086 - Viabilità - Sistemazioni idrauliche ed opere annesse dell'agglomerato «La Martella», con un finanziamento pari a 15.200 milioni;
- progetto B0087 - Infrastrutturazione dell'agglomerato industriale «La Martella» - Acquedotto e fognature con un finanziamento pari a 12.050 milioni.

Questi due progetti, finalizzati alla completa infrastrutturazione di una prima fase dello stesso agglomerato industriale di «La Martella», sono stati accorpati, per un importo onnicomprensivo di 27.250 milioni, a richiesta dell'ente attuatore «ASI - Val Basento» al fine di consentire un migliore coordinamento esecutivo delle opere in essi previste.

A fronte di tali progetti è stata stipulata la convenzione n. 315/88 in data 26 giugno 1990; alla data dell'8 gennaio 1992 i lavori comunque non risultano ancora consegnati.

Il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
MANNINO

(14 aprile 1992)

CASCIA. - *Al Ministro del tesoro.* - Per sapere:

se rispondono a verità le notizie pubblicate dalla stampa locale («Corriere Adriatico» del 4 settembre 1991) secondo le quali la Cassa di risparmio di Macerata avrebbe, nel corso del biennio 1989-1990, aumentato da 25 a 100 miliardi il credito autorizzato nei confronti della Federconsorzi e che l'esposizione della Federconsorzi sarebbe passata, nello stesso periodo, da 6 a 80-90 miliardi, diventando il primo cliente della sopra richiamata banca;

se risponde a verità che l'erogazione finanziaria alla Federconsorzi costituisce il 5 per cento del credito concesso dalla Cassa di risparmio di Macerata al totale della propria clientela e in tal caso per conoscere le ragioni che hanno spinto gli amministratori dell'istituto di credito a tale singolare comportamento;

per conoscere, infine, il giudizio e le iniziative del Governo e della Banca d'Italia nei confroti della Cassa di risparmio di Macerata e delle altre banche maggiori creditrici della Federconsorzi.

(4-06874)

(12 settembre 1991)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, ad integrazione di quanto già comunicato con la nota del 7 febbraio 1992, si fa presente, sentita anche la Banca d'Italia, che la situazione attuale della Cassa di risparmio della provincia di Macerata nei confronti della Federconsorzi, dopo l'adesione alla proposta di concordato del citato ente, è la seguente.

Il credito è scritturato per 46.907.478.445 lire, in linea capitale e per 1.011.660.459 lire, in linea interessi (al 29 febbraio 1992) dopo le svalutazioni operate in sede di predisposizione del bilancio 1991 con apposita delibera del comitato di gestione del 28 febbraio 1992.

Le svalutazioni sono state adottate prevedendo un recupero, in via prudenziale, pari alla percentuale concordataria del 40 per cento per i crediti chirografari e al 100 per cento per i crediti in privilegio (1.084 milioni di lire), oltre un recupero complementare a carico dei consorzi agrari coobbligati *in bonis* e di quelli in liquidazione per i quali il credito è stato ammesso in privilegio.

La svalutazione, pari a 37.250.020.198 lire in conto capitale e a 797.735.096 lire in conto interessi, è stata attuata con l'utilizzo dei fondi rischi esistenti in bilancio per complessive 22.482.174.857 lire e con imputazioni al conto economico per 15.565.580.437 lire.

Nel bilancio 1991 sono poi stati ricostituiti fondi rischi per 32.859.944.009 lire in conto capitale, mentre l'utile d'esercizio è risultato di 8.369.880.728 lire.

Relativamente ai consorzi agrari *in bonis*, sono in corso trattative per il pagamento delle cambiali o sono stati predisposti piani di rientro, in fase di attuazione.

È stata, altresì, richiesta dalla «Carima» la cessione in garanzia dei crediti vantati dai consorzi nei confronti del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

In tutti i casi si è sempre fatto salvo ed impregiudicato il diritto della Cassa verso la Fedit, obbligata principale.

Infine, per i consorzi in liquidazione coatta amministrativa è in fase di acquisizione la necessaria documentazione per un specifica valutazione sul grado di recuperabilità del credito in coobbligazioni cambiarie.

Il Ministro del tesoro
CARLI

(4 aprile 1992)

CORRENTI, GIANOTTI, BAIARDI. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che nella confinante Confederazione elevetica il prezzo di vendita della benzina è inferiore di circa 500 lire al litro rispetto a quello praticato in Italia;

che per effetto del divario dei prezzi molti distributori nella zona entro e fino a oltre 20 chilometri dal confine già hanno chiuso i loro esercizi ed altri si accingono a chiuderli, con pregiudizio proprio e grave disagio per l'utenza;

che con deliberazione del 3 luglio 1991 il CIP aveva deliberato la corresponsione di appositi indennizzi ai gestori di impianti di distribuzione di carburante prossimi al confine,

gli interroganti chiedono di conoscere per quali motivi i precitati indennizzi non siano ancora stati erogati.

(4-07336)

(4 dicembre 1991)

RISPOSTA. - Il provvedimento CIP del 3 luglio 1990 riconosce ai gestori di impianti, distanti almeno 20 chilometri dal confine di Stato, un indennizzo per le mancate vendite di carburante, dovute al divario dei prezzi esistente tra l'Italia e gli Stati confinanti. A tal fine, il comitato tecnico per la ristrutturazione della rete di distribuzione carburanti, cui spetta il compito di determinare ed erogare detti indennizzi, ha elaborato un regolamento di esecuzione nel quale sono dettate le modalità per la richiesta ed il calcolo degli indennizzi medesimi.

Tale regolamento, emanato con decreto 12 novembre 1991 del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, presidente delegato del CIP, è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 289 del 10 dicembre 1991.

Si sono in tal modo concretati i presupposti operativi per la concessione dei benefici di cui trattasi.

Alla data del 20 marzo 1992 risultano presentate 32 domande in corso di definizione.

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

(14 aprile 1992)

FERRARA Pietro. - *Al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e al Ministro delle partecipazioni statali.* - Premesso:

che i contenuti della nuova versione del *business plan* dell'Enichem continuano a penalizzare e marginalizzare il Mezzogiorno, in particolar modo la Sicilia, a causa della inadeguatezza dei nuovi investimenti e dei tagli occupazionali;

che le ripercussioni negative del piano Enichem nel Mezzogiorno e nella Sicilia difficilmente saranno sopportate a causa dell'industria strutturalmente debole e dell'alto tasso di disoccupazione;

che le realtà di Ragusa, Siracusa, Gela - sostanzialmente escluse dai nuovi investimenti - puntano ad aggravare i livelli di disoccupazione esistenti in Sicilia e che i nuovi indirizzi sono orientati a spostare verso il Nord il baricentro delle produzioni chimiche in contrapposizione con gli impegni assunti dal Governo centrale e dalla regione siciliana,

l'interrogante chiede di sapere quali misure si intenda assumere affinchè venga rivisto il *business plan* dell'Enichem per arrestare i processi di marginalizzazione della Sicilia e per favorire i processi di rafforzamento della presenza industriale e produttiva delle partecipazioni statali.

(4-06728)

(18 luglio 1991)

RISPOSTA. - Si risponde all'interrogazione in oggetto fornendo le notizie trasmesse dal competente Ministero delle partecipazioni statali.

Le linee di indirizzo strategico-industriale, contenute nel *business plan* di Enichem ed integrate dalla «nota aggiuntiva del luglio 1991», rappresentano un orientamento che consente di avviare, attraverso gli interventi di consolidamento, sviluppo e ristrutturazione industriale, il riequilibrio ed il rilancio del comparto chimico dell'ENI, con una significativa qualificazione della presenza industriale nel Mezzogiorno.

L'impostazione di sviluppo del piano Enichem, sulla quale si è raggiunta l'intesa sindacale il 20 ottobre 1991, prevede il sostanziale mantenimento del corpo industriale, in coerenza con la delibera CIPI del settembre 1990, nonchè un significativo programma di investimenti pari a circa 8.200 miliardi, dei quali il 60 per cento circa destinato al Mezzogiorno, che consentirà di ampliare e consolidare la base produttiva e la struttura industriale con un significativo indirizzo verso una chimica tecnologicamente più avanzata.

In particolare, per la Sicilia il progetto industriale Enichem, articolato su cinque piani annuali di intervento, prevede investimenti per circa 1.800 miliardi e comprende impegnativi programmi di valenza strategica.

In tale quadro si collocano gli interventi di potenziamento della competitività tecnologica delle produzioni, leva determinante per la realizzazione delle strategie del settore, così articolati:

Ragusa: verrà realizzato un centro di ricerca dedicato al trattamento post-uso delle materie plastiche, per un investimento pari a 25 miliardi di lire ed un'occupazione di 100 unità;

Augusta: si prevede il progressivo potenziamento della ricerca sugli intermedi per la detergenza, per un investimento pari a 16 miliardi di lire ed un'occupazione ulteriore di 20 unità.

Inoltre verrà potenziato il laboratorio di Priolo rivolto allo studio dei derivati degli ossidi di etilene e propilene per vari settori di sbocco.

In merito ai problemi specifici di maggiore complessità emersi nel corso del confronto sindacale del 20 ottobre 1991, Enichem ha confermato la rilevanza strategica del sito di Priolo nel sistema integrato del polo siciliano; tale rilevanza potrà essere ulteriormente rafforzata dalla realizzazione dei previsti interventi infrastrutturali per il collegamento con gli altri insediamenti del territorio e con il sito di Gela.

La validità tecnico-economica del sistema di raffinazione, integrato con il sistema olefine, rappresenta condizione atta a favorire ulteriori sviluppi di nuove produzioni in linea con le prevedibili opportunità offerte dall'evolversi della domanda dei prodotti petroliferi.

In merito saranno effettuati studi tecnico-economici, coordinati da ENI, per verificare la fattibilità di nuove iniziative nel settore con riguardo particolare anche alle linee innovative nel campo degli additivi per benzine.

Inoltre Enichem ha confermato che possibili accordi di collaborazione industriale con altri operatori potranno rafforzare le linee di intervento già previste per nuove produzioni di polietilene nel sito e potranno favorire ulteriori valorizzazioni del *down-stream* dei prodotti del *cracker*.

Nell'ambito degli impegni assunti dall'ENI a sostegno del processo di razionalizzazione e di sviluppo del settore chimico, grande rilevanza riveste il programma di ammodernamento e potenziamento del parco di produzione energia che darà un significativo contributo anche ai fabbisogni dell'ENEL nel Sud e nelle Isole.

Per quanto riguarda la Sicilia, è allo studio il progetto per la realizzazione di una nuova centrale elettrica a Gela per 1.200 megawatt. Questa nuova capacità elettrica, oltre a rendere disponibile, per le attività di produzione del polo siciliano, energia elettrica e termica sicura e alle condizioni migliori, assicura il fabbisogno di nuova potenza elettrica previsto per la regione per gli anni successivi al 1995.

Il complesso delle iniziative intraprese, di grande impegno finanziario e rilevanza strategica, testimonia la volontà di Enichem di consolidare e qualificare la propria presenza produttiva in Sicilia.

Tuttavia le modifiche di mercato e di assetti industriali intervenute nel settore della chimica europea e mondiale, nonchè l'attuale severa congiuntura economica, rendono inderogabile l'esigenza di procedere ad interventi di ristrutturazione industriale che, relativamente alla regione, prevedono la chiusura degli impianti per la produzione di fertilizzanti di Gela, Priolo e Porto Empedocle.

Si ricorda che l'industria dei fertilizzanti europei sta attraversando una fase di congiuntura critica, essenzialmente dovuta ad un calo della domanda.

L'industria italiana, a differenza di molti altri paesi, non ha ancora completato le ristrutturazioni identificate come necessarie.

In considerazione dei riflessi che la ristrutturazione del settore fertilizzanti Enichem comporta per l'economia siciliana, sia per la

valenza strategica di tale comparto industriale sia per l'incidenza occupazionale, la società, il Governo della regione e le organizzazioni sindacali sono impegnati a pervenire quanto prima ad una definizione delle soluzioni più congrue per una necessaria riorganizzazione del settore.

Il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
MANNINO

(14 aprile 1992)

FRANCHI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che l'amministrazione provinciale di Teramo, recependo numerose proposte avanzate dalle associazioni ambientaliste, ha preparato una scheda POP (Piani operativi plurifondo) in cui ha inserito un progetto per la riconversione della linea ferroviaria Teramo-Giulianova;

considerato che il sindaco di Mosciano Sant'Angelo e le organizzazioni sindacali, con nota del 7 novembre 1991, inviata alla direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Ancona, hanno fatto presente:

che la strata ferrata Giulianova-Teramo si snoda, per tutto il suo corso, parallelamente alla strada statale n. 80 ed a pochi metri di distanza da quest'ultima;

che la strada statale n. 80 è una delle arterie più pericolose del Centro Italia a causa dell'intensissimo traffico automobilistico;

che nei pressi di Mosciano l'intasamento veicolare viene accentuato dalla contemporanea presenza di un incrocio con le seguenti direttrici:

a) da una parte (a destra della strada statale n. 80 per chi viene da Giulianova) il bivio per Mosciano attraverso il quale è possibile l'immissione nel casello autostradale della A14;

b) dall'altra parte (a sinistra della strada statale n. 80 per chi viene da Giulianova) il bivio per Morro d'Oro, attraverso il quale è possibile l'immissione nel nucleo industriale di Mosciano che, tra l'altro, annovera stabilimenti di grandi dimensioni e di rilevanza nazionale;

c) sul bivio per Morro d'Oro, che immette nel nucleo industriale, viene a sovrapporsi un ulteriore ostacolo costituito dal passaggio a livello sulla linea ferroviaria Giulianova-Teramo che scorre (parallelamente alla strada statale n. 80) a circa 20-30 metri dall'imboccatura del bivio stesso;

considerato altresì che la eliminazione, sulla tratta ferroviaria predetta, dei segnali di protezione dei passaggi a livello e la introduzione sistematica della chiusura ad orario dei passaggi a livello (le sbarre sono chiuse indipendentemente da dove si trovi il treno) hanno determinato l'affidamento del controllo della circolazione dei treni alla stazione di Giulianova, senza che la stessa sia stata dotata dei necessari strumenti indispensabili per intervenire con tempestività in caso di anormalità, quali la permanenza dei veicoli tra le sbarre chiuse e la mancata chiusura delle sbarre per guasti,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione caotica che si viene a determinare sulla strada statale n. 80 all'altezza del bivio per Mosciano e Morro d'Oro e se non ritenga di dover intervenire affinchè la stazione ferroviaria di Giulianova venga dotata di apparecchiature elettroniche, che riducano i tempi troppo lunghi di chiusura del passaggio a livello nei pressi della stazione di Mosciano Sant'Angelo, oggi causa di intasamenti pericolosissimi del traffico veicolare sulla strada statale n. 80.

(4-07424)

(18 dicembre 1991)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che lo spostamento della sede del dirigente unico da Teramo a Giulianova rientra nel novero dei provvedimenti di riorganizzazione del lavoro del settore circolazione, ed è stato concordato con le organizzazioni sindacali nel quadro della revisione dei fabbisogni organici connessa all'esodo agevolato del personale ferroviario di cui alla legge 7 giugno 1990, n. 141.

L'ente fa comunque presente che detto spostamento non mette minimamente in discussione la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Per quanto concerne il passaggio a livello sulla linea ferroviaria Giulianova-Teramo nei pressi della stazione di Mosciano Sant'Angelo, viene fatto rilevare che è stato sempre chiuso «ad orario» e quindi non ha subìto alcun cambio di regime di chiusura. Attualmente non viene più protetto dai segnali a seguito dell'impresenziamento dal 19 giugno 1991 della fermata di Notaresco, ma viene assicurato che anche tale provvedimento non ha alcuna rilevanza sulla sicurezza dell'esercizio.

L'ente Ferrovie dello Stato, peraltro, consapevole del problema e della necessità di alleviare i disagi connessi alla eccessiva durata del tempo di chiusura del passaggio a livello in questione, ha previsto la realizzazione, in tempi brevi, di un impianto di chiusura del passaggio a livello con autocomando del treno. Tale nuovo sistema ridurrà il tempo di chiusura dell'attraversamento a non più di un minuto e mezzo.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(9 aprile 1992)

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

che da anni sul raccordo autostradale Terni-Orte, nel tratto compreso tra gli svincoli di Amelia e Nera-Montoro, si è creata una pericolosissima «strozzatura» costituita dall'esistenza di una sola corsia di marcia, peraltro abbastanza vicina all'uscita della galleria di San Pellegrino e quindi di difficile percezione;

che tale situazione appare particolarmente rischiosa per l'incolumità degli utenti, specie nei giorni di particolare intensità del traffico veicolare;

che in merito a detto problema l'interrogante ha proposto al Ministro in indirizzo apposita interrogazione a risposta scritta 4-05331,

in data 27 settembre 1990, ottenendo in data 23 marzo 1991 una risposta esclusivamente riferita alla situazione circa lo stato delle procedure successive all'abbandono dei lavori (nel giugno 1989) da parte dell'impresa appaltatrice e nessuna rassicurazione in merito ad una rapida ripresa dei lavori stessi;

che nel frattempo lo stato della vicenda si è ulteriormente aggravato, tanto che i comuni più immediatamente interessati del comprensorio dell'Amerino (la questione interessa però le comunicazioni tra l'Autostrada del sole e tutta l'Umbria, fino alle Marche e alla Romagna) hanno espresso vibrate proteste, ampiamente riportate dalla stampa e da altri mezzi di comunicazione, e minacciano altresì denunce all'autorità giudiziaria nei confronti dei responsabili della sopra rappresentata situazione,

si chiede di conoscere:

quali iniziative s'intenda adottare al fine di far cessare l'attuale stato di pericolo pubblico mediante l'immediata ripresa da parte dell'Anas dei lavori di completamento del raccordo autostradale Terni-Orte;

quali tempi siano prevedibili per la ripresa della normale circolazione veicolare in detta zona.

(4-07469)

(22 dicembre 1991)

RISPOSTA. - In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata si rende noto che i lavori concernenti l'adeguamento alle norme CNR del raccordo autostradale Terni-Orte furono appaltati all'impresa Coling di Roma e consegnati alla stessa nell'aprile 1987.

Successivamente alla redazione di una perizia di variante e suppletiva il termine di ultimazione slittò dall'agosto 1988 al dicembre 1989.

Nel giugno 1989 l'impresa Coling abbandonò i lavori, dopo aver avanzato richieste di nuovi prezzi e nuove condizioni contrattuali, ritenute dall'azienda improponibili.

In presenza di un tale comportamento, l'ANAS rilevò la negligenza grave dell'appaltatore, redigendo apposita relazione in applicazione dell'articolo 340 della legge sui lavori pubblici, n. 2248 del 1865 e dell'articolo 27 del regolamento 25 maggio 1985, n. 350.

La relazione fu comunicata all'impresa, la quale presentò le sue osservazioni nel gennaio 1990. A mezzo di telegramma, poi, si diffidò l'impresa stessa a riprendere i lavori entro il termine di 15 giorni, invito al quale non ottemperò. Si è quindi posta in essere la procedura per la risoluzione del contratto per inadempimento dell'appaltatore e nel mese di settembre 1991 è stata disposta la chiusura della contabilità dei lavori.

Successivamente, nel mese di ottobre 1991, il competente compartimento ANAS ha redatto un nuovo progetto per il completamento dei lavori interrotti, dell'importo di 4 miliardi e 800 milioni di lire, che

attualmente è in corso di istruttoria presso la direzione generale dell'ANAS.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(12 marzo 1992)

MOLTISANTI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della marina mercantile e degli affari esteri.* - Premesso:

che lo sbarco di 60 egiziani, che hanno tentato di introdursi clandestinamente nel territorio italiano, trasportati da un motoscafo maltese, ha portato alla ribalta il porto di Pozzallo in provincia di Ragusa;

che già ben tre sbarchi, almeno quelli scoperti, si sono registrati sulla costa che va da Pozzallo a Capo Passero;

che non esiste alcuna protezione della costa, che pur rappresenta posto di frontiera;

che non esiste alcun controllo dei mezzi navali in transito nelle acque territoriali italiane, per cui le navi cisterne e le petroliere possono tranquillamente lavare le taniche in mare, inquinando la costa;

che in effetti paradossalmente i libici potrebbero sbarcare con tutto il loro esercito, dal momento che a difesa della costa, come si può evincere dai fatti che si sono verificati, non c'è proprio nessuno,

l'interrogante chiede di sapere,

se gli interrogati siano a conoscenza degli sbarchi clandestini verificatisi nel porto di Pozzallo;

quali provvedimenti intendano assumere per affrontare concretamente e risolvere con urgenza ed efficacia il grave, annoso problema.

(4-07357)

(4 dicembre 1991)

RISPOSTA. - Giusta delega del Dipartimento in indirizzo, prot. n. 3078 AM/K/28 del 3 gennaio 1992, si risponde all'interrogazione indicata in oggetto con la quale si chiedono notizie in merito agli sbarchi clandestini verificatisi nel porto di Pozzallo in provincia di Ragusa e ai provvedimenti da assumere per affrontare e risolvere il problema dell'immigrazione clandestina.

Al riguardo si fa presente che il primo episodio di sbarco di clandestini, lungo il tratto di costa compreso fra le località di Pozzallo e Portopalo di Capo Passero, si è verificato nella prima decade del mese di agosto del 1991, allorquando le motonavi da carico «Durresi» e «Lirija», battenti bandiera albanese e recanti a bordo oltre 300 profughi di tale nazionalità, sono state intercettate nelle acque di giurisdizione del compartimento marittimo di Siracusa dalle motovedette della Guardia costiera.

In tale occasione, l'azione deterrente posta in essere dalle motovedette addette alla vigilanza ha consentito, in una prima fase, d'impedire lo sbarco di clandestini al largo delle coste della Sicilia orientale da parte della motonave «Lirija» e di scortare la medesima oltre il limite

delle acque territoriali e, in una seconda fase, di effettuare il tempestivo rilevamento di uno sbarco in atto dall'altra motonave «Durresi».

Tale controllo ha consentito ai locali comandi della polizia di Stato e delle altre forze dell'ordine, di adottare gli opportuni provvedimenti e di procedere al fermo di centinaia di profughi ed al loro immediato rimpatrio, avvenuto il 10 agosto 1991.

Circa poi il nuovo tentativo di sbarco ad opera di immigrati di nazionalità egiziana e medio-orientale, cui espressamente l'interrogazione si riferisce, decisivo si è rivelato il tempestivo e coordinato intervento di una unità marittima della locale capitaneria di porto e di un aeromobile militare di stanza a Catania, che hanno impedito l'ingresso dei predetti extracomunitari.

Per quanto concerne l'attività di vigilanza effettuata nell'ambito del compartimento marittimo di Siracusa, si precisa che la competente capitaneria ha svolto anche un'intensa azione di sensibilizzazione della locale gente di mare al fenomeno dell'immigrazione clandestina nella zona tra Portopalo e Pozzallo.

In particolare, è stato ribadito ai comandanti e agli equipaggi di navi-motopesca l'obbligo della segnalazione di tutti gli eventi di carattere straordinario, con speciale riguardo alle ipotesi di sospetti sbarchi clandestini sulle coste della zona.

Tuttavia, malgrado la puntuale e costante attività svolta dal comando, tesa alla repressione del fenomeno in oggetto, non si può non evidenziare che il tratto di costa di cui trattasi offre favorevoli condizioni ai tentativi di illecita immigrazione, in considerazione della scarsità di strutture costiere di difesa e controllo poste lungo il litorale compreso fra i comuni di Pozzallo e Portopalo di Capo Passero, che è peraltro fenomeno che necessariamente riguarda un pò tutto il territorio peninsulare esteso per centinaia di chilometri di costa difficilmente controllabili.

In tale situazione, è evidente che la più efficace politica in materia è quella di cercare di rimuovere a monte, e cioè nei paesi stessi di provenienza, le cause di tali immigrazioni clandestine, cosa che il Governo si è sforzato di fare direttamente, come ad esempio in Albania, o attraverso il ricorso agli strumenti della cooperazione nei paesi in via di sviluppo.

Il Ministro senza portafoglio per gli italiani all'estero e l'immigrazione
BONIVER

(9 aprile 1992)

PETRARA, TORNATI, LOPS, CARDINALE, IANNONE. – *Al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e ai Ministri dell'ambiente e dell'agricoltura e delle foreste.* – Premesso:

che il Consorzio di bonifica apulo-lucano ha progettato la realizzazione di 6 laghetti collinari nella zona del Castello del Garagnone, all'interno cioè dell'Alta Murgia barese, che una recente legge del Parlamento – la legge-quadro sui parchi – ha riconosciuto, al fine di tutelarla e valorizzarla, come «area di reperimento»;

che le opere appaltate dal Consorzio di bonifica, per un importo di 67 miliardi, rientrano nel progetto più complessivo di costruzione della diga di Capodacqua;

che tale progetto non ha ancora trovato i finanziamenti necessari, il che ha suggerito allo stesso Consorzio apulo-lucano di procedere ad uno stralcio di opere da realizzare, pur in assenza della diga;

che una delle zone più suggestive dell'Alta Murgia rischia di essere investita da una colossale colata di cemento: 8 ettari saranno impermeabilizzati con calcestruzzo per i 6 invasi; 50 chilometri di canali larghi anche 10 metri saranno rivestiti in cemento; verranno costruiti 100 ponti con luci dai 7 ai 15 metri e circa 500 briglie, alcune delle quali alte più di 3 metri; sono previsti inoltre 5 pozzi artesiani, 50 chilometri di strada per la manutenzione dei canali, 3 tralicci per l'energia eolica ed infine la recinzione dei laghetti stessi;

che il complesso delle opere progettate provocherà un impatto ambientale sconvolgente, anche se – incredibilmente – i progettisti prevedono di attenuare tale impatto con la colorazione del calcestruzzo;

che è chiaro a tutte le comunità dell'Alta Murgia che tali interventi non raggiungono mai l'obiettivo conclamato: è accaduto infatti che un laghetto collinare costruito circa 15 anni fa in un'altra località della Murgia, nella zona di Montecaccia, non sia mai stato in grado di irrigare un metro quadrato di terreno, nè abbia mai potuto consentire ad una pecora di abbeverarsi, tant'è che oggi le sue condotte sono alimentate dall'acquedotto rurale;

che il Consorzio di bonifica, di fronte alla vigorosa protesta degli amministratori del comune di Altamura e di un ampio arco di forze sociali e culturali della zona, ha invitato le imprese a sospendere le operazioni su tutta l'area,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali valutazioni siano emerse nel corso dell'istruttoria del progetto da parte delle amministrazioni interessate con riferimento alla copertura finanziaria, alla tutela ambientale, alla congruità e alle convenienze economiche delle opere da realizzare, visto che si spenderanno 67 miliardi per irrigare appena 300 ettari, quando, invece, è più ragionevole realizzare a valle, con le stesse risorse, pozzi artesiani capaci di irrigare 3.000 ettari;

quali iniziative si intendano intraprendere, con la massima urgenza, per sospendere i lavori allo scopo di verificare la compatibilità dell'intervento con le finalità della legge sui parchi e di conseguenza allo scopo di procedere ad una revisione sostanziale del progetto, anche in rapporto ad una più puntuale verifica di impatto ambientale e dei benefici reali che potrebbero derivare dalle opere previste sia all'occupazione che all'economia della zona;

i tempi e le risorse disponibili per portare a compimento la realizzazione della diga di Capodacqua, alla quale sono strettamente collegati i lavori appaltati.

(4-07342)

(4 dicembre 1991)

RISPOSTA. – La realizzazione delle opere oggetto della interrogazione è stata inserita nel secondo piano annuale di attuazione del

programma triennale di sviluppo del Mezzogiorno approvato dal CIPE con delibera n. 94 del 3 agosto 1988.

L'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno ha provveduto, come è suo compito, a stipulare la relativa convenzione con la regione Puglia allo scopo di assicurare, mediante finanziamento, l'attuazione del progetto.

Il progetto convenzionato riguarda la sistemazione idraulica del bacino del torrente Capodacqua, che fa parte integrante dello schema idrico minore Capodacqua, Gravina, Pentecchia, sottosistema del più composto schema idrico Basento-Bradano.

Tale schema idrico Basento-Bradano interessa complessivamente un territorio di circa 50.000 ettari. Esso si fonda su un complesso di opere di derivazione, di trasporto e di accumulo degli alti bacini del Basento e del Bradano, che costituiranno una delle più cospicue risorse per lo sviluppo agricolo ed industriale di una vasta area della Basilicata interna e di una parte della Murgia pugliese.

Il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
MANNINO

(14 aprile 1992)

SCIVOLETTO, GAMBINO, PINNA. - *Ai Ministri dei trasporti e delle finanze.* - Premesso:

che l'articolo 60 del codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393) prevede che l'estratto del documento di circolazione, rilasciato dagli uffici pubblici quando il documento di circolazione è da essi trattenuto per adempimenti che loro competono, abbia validità massima di 30 giorni;

che in molte realtà provinciali - ad esempio Ragusa, Agrigento, Nuoro, eccetera - a causa del sovraccarico di lavoro degli uffici preposti e cioè gli uffici del pubblico registro automobilistico o gli uffici provinciali della motorizzazione civile o a causa di disfunzioni, il cittadino utente deve provvedere a chiedere un nuovo estratto con conseguente aggravio di lavoro per gli uffici e aggravio di spese per gli utenti;

che i tempi di attesa - a Ragusa, Agrigento, Nuoro e altre realtà provinciali - sono, perfino, dell'ordine di 8-10 mesi;

che tale modo di essere e di funzionare degli uffici pubblici in questione non tiene conto nè dei ritmi di crescita della circolazione automobilistica, nè della normativa semplificata vigente negli altri paesi della Comunità europea,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) se il Ministro dei trasporti e il Ministro delle finanze siano a conoscenza della situazione di pesante inadeguatezza e disfunzione in cui versano parecchi uffici provinciali del pubblico registro automobilistico e della motorizzazione civile - ad esempio quelli di Ragusa, Agrigento, Nuoro, eccetera - e dei pesanti disagi che ne derivano ai cittadini utenti;

2) se non ritengano necessario ed urgente, in vista anche di una armonizzazione europea della nostra legislazione in materia, intervenire al fine di garantire o il rilascio del documento di circolazione entro i trenta giorni previsti dall'articolo 60 del codice della strada, modernizzando gli uffici e potenziando, eventualmente, gli organici, oppure autorizzare, con decreto, gli uffici provinciali del pubblico registro automobilistico e della motorizzazione civile, quando ne ricorrano le circostanze, a rilasciare estratti con validità superiore ai 30 giorni e cioè per il tempo prevedibile per la restituzione del documento di circolazione.

(4-06605)

(26 giugno 1991)

RISPOSTA. – Si premette che il Ministero delle finanze ha comunicato che esula dalla propria competenza la tenuta del pubblico registro automobilistico, in quanto, giusta l'articolo 26 del regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, la vigilanza sulla tenuta del pubblico registro automobilistico «spetta ai Procuratori generali della Repubblica presso le Corti di appello, i quali la esercitano per mezzo dei Procuratori della Repubblica territorialmente competenti».

Per quanto concerne poi gli aspetti di competenza di questo Ministero, si rappresenta che il ritardo ponderale medio, su scala nazionale, intercorrente tra domanda di reimmatricolazione ed emissione della nuova carta di circolazione (che rappresenta il caso più frequente tra quelli che determinano il rilascio di un estratto della carta stessa), è stato pari, nel primo semestre del 1991, a 24 giorni.

Per quanto investe il problema nei suoi particolari, si può poi precisare che tale ritardo medio può suddividersi in 22, 16 e 29 giorni, rispettivamente per le regioni del Nord Italia, del Centro, del Sud e delle Isole. Per il totale invece delle immatricolazioni, che comprende sia i casi di rilascio del foglio di via che dell'estratto della carta di circolazione, relativamente alle province di Ragusa, Agrigento e Nuoro, si ha, rispettivamente, un ritardo medio di 4, 29 e 22 giorni.

Trattandosi di ritardi ponderali medi, può accadere che casi particolari, comunque del tutto sporadici, possano assumere ritardi apprezzabili superiori a quelli sopra esposti.

Si fa rilevare, tuttavia, che la nuova formulazione del codice della strada prevede una durata massima di 90 giorni per l'estratto della carta di circolazione, e ciò sembra soddisfare completamente la richiesta avanzata in proposito dagli interroganti.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(9 aprile 1992)