

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 23

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 28 febbraio al 13 marzo 2002)

INDICE

BALBONI: sulla pericolosità della strada statale Romea (4-00191) (risp. MARTINAT, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i>)	Pag. 731	CREMA: sull'emissione di un francobollo celebrativo della montagna (4-00756) (risp. GASPARRI, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	Pag. 744
BALBONI, GRILLOTTI: sui danni provocati dalle nutrie (4-00501) (risp. MATTEOLI, <i>ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio</i>)	734	D'AMICO ed altri: sulla libertà di religione in Cina (4-01185) (risp. BONIVER, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	746
BUCCIERO, CARUSO Antonino: sull'edificazione di una villa sull'isola dei Conigli a Lampedusa (4-00255) (risp. MATTEOLI, <i>ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio</i>)	735	DE PETRIS: sull'inquinamento acustico nei cantieri della linea ferroviaria Roma-Viterbo (4-00679) (risp. SOSPIRI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i>)	747
CAVALLARO: sull'iniziativa comunitaria Interreg IIIB-Spazio Alpino (4-00884) (risp. SOSPIRI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i>)	737	DONATI: sulla sicurezza dei trasporti stradali (4-01058) (risp. SOSPIRI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i>)	749
CHERCHI, TUNIS: sulla Cartiera di Arbatax (4-00955) (risp. VALDUCCI, <i>sottosegretario di Stato per le attività produttive</i>)	739	EUFEMI: sull'istituzione del Dipartimento dei vigili del fuoco (4-00151) (risp. BALOCCHI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	752
COMPAGNA: sull'interporto Sud Europa di Caserta (4-00062) (risp. SOSPIRI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i>)	739	MALABARBA: sul personale delle Forze armate partecipante alle operazioni militari in Afghanistan (4-00871) (risp. MARTINO, <i>ministro della difesa</i>)	755
CORTIANA: sulla realizzazione di un belvedere presso la cascata delle Marmore (4-00803) (risp. MATTEOLI, <i>ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio</i>)	742	MALABARBA, SODANO Tommaso: sull'impiego di soldati italiani in Macedonia (4-00043) (risp. ANTONIONE, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	757
		MANFREDI: sui fondi per le comunità montane (4-00116) (risp. TREMONTI, <i>ministro dell'economia e delle finanze</i>)	759

13 MARZO 2002

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 23

MARINO ed altri: sul piano di bonifica di Bagnoli (4-00206) (risp. TREMONTI, <i>ministro dell'economia e delle finanze</i>)	Pag. 762	sulle carenze nell'organico dei vigili del fuoco presso l'aeroporto della Malpensa (4-00363) (risp. BALOCCHI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	Pag. 778
MEDURI: sul PIC Urban di Reggio Calabria (4-00344) (risp. SOSPIRI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti</i>)	765	sulle assenze per malattia presso il distacco-mento dei vigili del fuoco presso l'aeroporto della Malpensa (4-00798) (risp. BALOCCHI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	779
MELELEO: sull'impiego di lavoratori social-mente utili nel Ministero della giustizia (4-00741) (risp. CASTELLI, <i>ministro della giu-ustizia</i>)	767	PERUZZOTTI, MONTI: sulle assenze per ma-lattia presso il distacco-mento dei vigili del fuoco presso l'aeroporto della Malpensa (4-00468) (risp. BALOCCHI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	781
MONTALBANO: sull'emergenza idrica in Sici-lia (4-00076) (risp. BALOCCHI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	769	PERUZZOTTI, PEDRAZZINI: sulla modifica dell'orario dell'espresso 1906 da Roma-Ter-mini a Milano Centrale (4-00830) (risp. SOSPIRI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrut-ture ed i trasporti</i>)	783
NIEDDU: sulla Cartiera di Arbatax (4-01135) (risp. VALDUCCI, <i>sottosegretario di Stato per le attività produttive</i>)	772	SEMERARO: sul miglioramento del sistema viario di Taranto (4-00654) (risp. MARTINAT, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrut-ture ed i trasporti</i>)	785
PASCARELLA: sulla chiusura della stazione ra-dio di Napoli-Marcianise (4-00990) (risp. GA-SPARRI, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	773	SPECCHIA: sulla manutenzione del palazzo di giustizia di Brindisi (4-01084) (risp. CASTELLI, <i>ministro della giustizia</i>)	786
PASINATO: sulla pericolosità del deposito di gas della ditta SVEG Beyfin di Bassano del Grappa (4-00529) (risp. BALOCCHI, <i>sottosegre-tario di Stato per l'interno</i>)	774	VERALDI: sul progetto per il porto di Catan-zaro Lido (4-00783) (risp. SOSPIRI, <i>sottosegre-tario di Stato per le infrastrut-ture ed i tra-sporti</i>)	787
PERUZZOTTI: sui fondi per la prevenzione del-l'usura (4-00117) (risp. TREMONTI, <i>ministro dell'economia e delle finanze</i>)	777		

BALBONI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 3 giugno 2001 sul ponte del Po, nel tratto autostradale della A13, tra Ferrara ed Occhiobello (Rovigo), interessato a lavori di manutenzione con obbligo di circolazione su di un'unica carreggiata a doppio senso di marcia, si è verificato un incidente stradale mortale tra due autovetture, su una delle quali viaggiava una famiglia di quattro persone, i genitori di 35 e 36 anni con le proprie bimbe di 6 e 3 anni;

nella violenta collisione ed a seguito delle gravi ferite riportate, dopo tre giorni di coma, è deceduta all'ospedale di Bologna, nel cui reparto di rianimazione era stata trasferita in elicottero e ricoverata dopo l'incidente, la più piccola delle bimbe;

in data 8 giugno 2001, sullo stesso tratto, si è verificato un altro incidente, anch'esso frontale e mortale, tra un'auto e un articolato che viaggiavano in senso opposto sulla stessa carreggiata adibita provvisoriamente a doppio senso di circolazione, in cui i due passeggeri dell'auto, rispettivamente di 52 e 36 anni, sono deceduti sul colpo;

in data 1° luglio 2001 si è verificato un terzo incidente, in meno di un mese, ancora sullo stesso tratto, ancora frontalmente, tra un'auto e un'autoarticolato, in cui ha perso la vita il guidatore dell'auto, di 41 anni, mentre l'autista del camion è rimasto ferito in modo grave;

in data 6 luglio, ancora e sempre sullo stesso tratto dell'A13, si è verificato l'ennesimo incidente mortale in cui ha perso la vita un giovane ingegnere di 29 anni, a causa di un violento tamponamento da parte di un TIR mentre era in sosta, in colonna, per i lavori di manutenzione che interessano da oltre un mese il tratto in questione;

tutto quanto sopra concorre ad aggravare la già tragica situazione del territorio della provincia di Ferrara, ormai da anni teatro di numerosi incidenti che la portano ad occupare i primissimi posti e, nel 1999, addirittura il primo posto in tutte le statistiche rilevanti il fenomeno;

nei casi sopra richiamati e riferiti alla autostrada A13, come in altre occasioni che hanno recentemente interessato la strada statale Romea, si conferma che, più dell'imprudenza dei conducenti, ai quali, quasi sempre, viene attribuita ogni responsabilità, si evidenziano gravissime negligenze nella messa in sicurezza dei tratti stradali interessati ad interventi di manutenzione e preoccupanti carenze da parte degli Enti di gestione;

già con direttiva del Ministero dei lavori pubblici del 24 ottobre 2000, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* n. 301 del 28 dicembre 2000, si richiamava ad una «corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione

e la manutenzione», sottolineando nella premessa «la scarsa attenzione di numerosi Enti proprietari di strade che evidentemente non hanno ancora maturato la necessaria sensibilità alla corretta applicazione di una normativa estremamente importante per la sicurezza stradale» ed, inoltre, «il richiamo a tutti i soggetti direttamente coinvolti di fronte alle responsabilità che possono derivare dai mancati adempimenti.Numerosi sinistri stradali, infatti, derivano dall'assenza di segnaletica, dall'inadeguatezza della stessa rispetto alle condizioni della strada e del traffico, dalla sua tardiva o insufficiente percepiibilità, dalla collocazione irregolare, dall'usura dei materiali o dalla mancata manutenzione, ovvero dalla installazione in condizioni difformi dalle prescrizioni del regolamento (art. 38, comma 7 del codice della strada e art. 79 del regolamento)»;

assolutamente a nulla sembra valso per i responsabili dell'arteria in questione quanto sopra fedelmente riproposto, con l'aggravante di quattro tragedie consumatesi in meno di un mese, ai fini del miglioramento degli *standard* di prevenzione e messa in sicurezza;

per effetto di tutto questo, che si somma agli innumerevoli analoghi casi registrati negli scorsi anni, si è anche costituita a Ferrara un'Associazione di volontariato determinata a sostenere e coadiuvare le famiglie delle vittime della strada nell'accertare e contestare eventuali responsabilità, per le cause e le conseguenze prodotte dagli incidenti, proprio ai diversi gestori della nostra rete viaria nazionale,

l'interrogante chiede di sapere:

quale giudizio il Ministro in indirizzo dia in merito a quanto esposto;

se non ritenga, data la gravità della situazione sul tratto autostradale della A13 menzionato ed anche sulla strada statale Romea, di assumere iniziative per sollecitare i competenti organi gestori ad attivare idonee misure per evitare il ripetersi di simili catastrofi;

se intenda, per i casi sopra esposti ed altri, assumere iniziative di tutela di fronte ad eventuali conseguenze che dovessero derivare per accertata responsabilità, da parte degli organi gestori, di non osservanza delle condizioni ottimali nella messa in sicurezza dei cantieri di lavoro.

(4-00191)

(18 luglio 2001)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade riferisce che l'intervento effettuato sul tratto Ferrara Nord-Occhiobello dell'autostrada A13 Bologna-Padova è consistito in opere di impermeabilizzazione della soletta, relativamente al manufatto di attraversamento del fiume Po, in carreggiata sud. La stessa è stata chiusa per lavori ed è stato installato, secondo le indicazioni della circolare del Ministero dei lavori pubblici n. 2900 ed in conformità del Codice della Strada, uno scambio di carreggiata, facendo transitare i veicoli in doppio senso di marcia sulla carreggiata nord. Ciò a

causa della lontananza e della insufficiente capacità di possibili percorsi alternativi.

I lavori suddetti, della durata di 50 giorni, sono stati eseguiti in periodi non critici ed in assenza di nebbia.

Il provvedimento di segnaletica, correttamente apposto, è stato rinforzato in avvicinamento su entrambe le direzioni di marcia, con lampade di presegnalazione poste a 100 metri dal primo cartello di lavori in corso. Peraltro, sull'intera rete gestita dalla Società Autostradale sono in permanente servizio pattuglie dedicate della polizia stradale, in virtù di una specifica convenzione con il Ministero dell'interno, che hanno tra i loro compiti anche quello della sorveglianza della segnaletica di cantiere per evidenziare eventuali irregolarità.

Gli incidenti citati dall'onorevole interrogante, ad eccezione di un episodio avvenuto a sei chilometri di distanza, sono avvenuti tutti nel tratto a doppio senso di circolazione e, quindi, non sono imputabili al segnalemento di preavviso e canalizzazione traffico.

La Società Autostradale, in qualità di gestore della A13, aggiunge che l'autostrada medesima è interessata da una continua ed attenta azione di manutenzione ed aggiornamento della sede stradale e dell'arredo tecnico-funzionale.

In tale quadro, la Bologna-Padova è stata oggetto di numerosi interventi sia per le caratteristiche strutturali (ampliamento della corsia di emergenza, realizzazione di 21 piazzole di sosta in corrispondenza delle colonnine SOS, riqualificazione delle barriere laterali), sia per i dispositivi di gestione (installazione di nuovi pannelli a messaggio variabile *in itinere* e su tutte le entrate, sistemi di monitoraggio con telecamere).

Inoltre, è in corso il rifacimento della segnaletica verticale sull'intera tratta, secondo programmi di periodico aggiornamento dell'impianto segnaletico in uso sulla rete complessiva della società, e sono in corso di approvazione altri interventi di ampliamento di corsie di emergenza, di realizzazione di nuove piazzole e di aggiornamento di impianti diversi.

Con riguardo alla strada statale n. 309 «Romea», l'ANAS rappresenta che questa è caratterizzata da una sede stradale effettivamente inadeguata per gli attuali livelli di traffico.

Pertanto, la regione Emilia Romagna, la regione Veneto e l'Ente ANAS hanno sottoscritto, nel luglio del 1997, un accordo finalizzato alla realizzazione di un nuovo itinerario (E55 Nuova Romea Commerciale, Itinerario europeo).

In sede di accordo-quadro sottoscritto il 9 agosto 2001 fra il Presidente del Consiglio dei ministri e la Regione Veneto la medesima si è impegnata a redigere, d'intesa con la regione Emilia Romagna, la progettazione preliminare dell'asse autostradale Nuova-Romea-Ravenna-Venezia nell'ambito del completamento dell'Itinerario europeo E45-E55.

Sussistono, tuttavia, difficoltà sulla scelta del tracciato definitivo della Nuova Romea Commerciale, causate dalle preoccupazioni di alcuni Enti locali contrari all'attraversamento delle Valli di Comacchio, una zona ritenuta ad ecosistema sensibile.

Trattasi comunque di impegno notevolissimo anche dal punto di vista finanziario.

Per quanto riguarda la manutenzione della strada statale n. 309, l'Ente Nazionale per le Strade ha assicurato di avere effettuato, nel corso degli ultimi anni, sostanziali interventi di rafforzamento delle pavimentazioni e delle sovrastrutture, entro i limiti delle risorse disponibili, per migliorare il livello di sicurezza.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

MARTINAT

(21 febbraio 2002)

BALBONI, GRILLOTTI. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio, delle politiche agricole e forestali e della salute.* – Premesso che:

i danni cagionati dalle nutrie nella sola Emilia Romagna nel corso dell'anno 2000 ammontano a circa 14 miliardi di lire;

questi roditori, importati a fini di allevamento per la pelliccia e poi rilasciati nell'ambiente dagli stessi allevatori quando il loro sfruttamento è divenuto antieconomico, si sono rapidamente diffusi in tutta la pianura padana, moltiplicandosi a dismisura a causa dell'habitat favorevole;

nel solo corso del 2000 ne sono stati abbattuti circa 47 mila, ma ciò nonostante la loro diffusione non accenna a diminuire;

i principali inconvenienti causati dalla abnorme diffusione di questi animali sono rappresentati dai danni alle colture agricole e alle sponde dei canali di irrigazione e dei corsi d'acqua, a cominciare dal fiume Po;

in particolare le nutrie scavano profondi tunnel lungo gli argini per costruire le loro tane, compromettendo la stabilità dei manufatti e determinando concreto pericolo di crollo e di allagamenti, in particolare per le terre sotto il livello del mare, come il basso ferrarese ed il ravennate;

a questi gravi ed onerosi inconvenienti si aggiungono i problemi sanitari derivanti dalla diffusione di questa specie non autoctona essendo risultato che oltre il 60 per cento delle nutrie catturate sono portatrici sane di leptospirosi;

la gravità dell'emergenza impone interventi straordinari al fine di eliminare quanto prima questa grave minaccia,

si chiede di sapere quali iniziative i Ministri competenti intendano assumere o promuovere per fronteggiare adeguatamente e portare a soluzione l'emergenza nutrie.

(4-00501)

(26 settembre 2001)

RISPOSTA. – In merito a quanto richiesto con l'interrogazione di cui all'oggetto, si rappresenta che il fenomeno del proliferare della nutria

ed i relativi danni cagionati da questa specie interessano gran parte delle province italiane.

In alcuni casi le Amministrazioni provinciali adottano piani di controllo numerico della specie mediante abbattimenti con armi da fuoco o trappole che vengono attuati dagli agenti di vigilanza delle province, spesso in numero insufficiente per fronteggiare la situazione.

Per sopperire a tale situazione, le province si avvalgono dei proprietari e conduttori dei fondi muniti di licenza di caccia, come previsto dall'articolo 19 della legge n. 157 del 1992, ed in alcuni casi anche dei cacciatori locali in possesso dei requisiti di cui all'articolo 13 della citata legge.

Sovente, le ordinanze dei comuni e le delibere provinciali sono oggetto di ricorso da parte delle associazioni animaliste ed ambientaliste dinanzi ai TAR.

Considerata la persistenza del problema che riguarda, oltre che la nutria, anche altre specie opportuniste, sarà attentamente valutata l'opportunità dell'inserimento di alcune di queste nelle lista di quelle cacciabili di cui all'articolo 18 della legge n. 157 del 1992, tenendo presente che, al momento, le province gravate da questo problema possono, comunque, usufruire del regime previsto dall'articolo 19 della stessa legge.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio

MATTEOLI

(1° marzo 2002)

BUCCIERO, CARUSO Antonio. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso che:

la spiaggia e l'isola dei Conigli costituiscono una delle più belle località della parte meridionale dell'isola di Lampedusa;

la spiaggia è peraltro nota perché luogo di deposizione delle uova delle tartarughe che popolano le acque dell'arcipelago delle Isole Pelagie;

la spiaggia – di limitate dimensioni – terra, un tempo, di problematico accesso da terra, essendo raggiungibile dalla strada che collega il capoluogo con la località «Albero Sole» e con la ex base Loran solo percorrendo un sentiero accidentato e scosceso;

la spiaggia, nella stessa epoca, ospitava in un anfratto arretrato una modesta baracca senza fondamento, costruita in legno e in lamiera, abitata durante la stagione estiva dalla famiglia Costa che vi vendeva cocomeri;

in epoca successiva la baracca si trasformò in una casa in muratura e in una villa;

la villa era utilizzata, come residenza estiva, da un conosciuto ed amato cantante, ora scomparso;

la villa è ora utilizzata da Legambiente,

si chiede di sapere:

se la trasformazione dell'originaria baracca nella successiva Villa, ovvero l'edificazione della stessa, abbiano avuto luogo nel rispetto delle

norme nazionali a protezione dell'ambiente, degli allora vigenti strumenti urbanistici e a seguito del rilascio delle prescelte autorizzazioni;

se, viceversa, quanto sopra sia avvenuto in maniera abusiva e – in tale caso – se abbiano avuto luogo le procedure di condono edilizio;

da parte di chi, ricorrendo il caso di cui al punto precedente, siano state avanzate le relative richieste e a quali adempimenti, anche economico, le stesse siano state condizionate;

se, ricorrendo il caso di cui al secondo punto, risultino successive ulteriori trasformazioni dei luoghi e – in caso positivo – a iniziativa di chi e con quali autorizzazioni;

in forza di quale titolo l'Associazione Legambiente utilizzi l'edificio costruito sulla spiaggia e a quale esatta destinazione lo stesso sia, in ogni sua parte, specificamente finalizzato;

chi risultino essere stati i legali rappresentanti (in quanto componenti del Consiglio direttivo) dell'Associazione Legambiente dal momento dell'inizio dell'utilizzo dell'edificio ad ora;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che l'edificazione di cui si discute, indipendentemente dalla ricorrenza del caso di cui al primo punto o di cui secondo punto, comunque costituisca un'improprietà;

se il Ministro non ritenga paradossale che un'associazione ambientalista utilizzi un edificio che comunque, costituisce un *vulnus* grave all'ambiente, ai sentimenti ambientalisti e alle norme di relativa protezione;

se il Ministro sia in grado di individuare strumenti per dar luogo all'espropriazione dell'edificio per pubblica utilità, essendo costituita quest'ultima dalla successiva, immediata demolizione.

(4-00255)

(27 luglio 2001)

RISPOSTA. – In merito a quanto richiesto con l'interrogazione di cui all'oggetto, si rappresenta, innanzitutto, che il fabbricato ubicato nei pressi della località «Cala Addauro» – spiaggia «Isola dei Conigli (Isola di Lampedusa) non ricade su suolo demaniale marittimo, nè entro il limite dei 30 metri dal confine demaniale, anche ove questo, a prescindere dalle risultanze catastali, venisse calcolato dal limite massimo delle ordinarie mareggiate invernali.

Per l'edificazione del manufatto, ubicato su proprietà privata, risultano essere state rilasciate, a cura dell'amministrazione civica di Lampedusa e Linosa, a partire dal 1979, due licenze di concessione edilizia: la n. 30 in data 24 aprile 1979, per la ricostruzione del manufatto, e la n. 35 in data 18 febbraio 1980, per variante in corso d'opera, in favore della Società Marevento di Roma.

L'immobile in questione, appartenuto al famoso cantante di cui fanno cenno gli interroganti, fino al 2000 è stato regolarmente utilizzato dai familiari di quest'ultimo come residenza estiva. Recentemente, il regime proprietario è cambiato, in quanto l'immobile risulta intestato ad altri

due soggetti, uno residente in provincia di Bologna e l'altro in provincia di Brescia.

Legambiente, in qualità di Ente gestore della Riserva naturale orientata, ha fatto presente:

di non aver mai avuto la disponibilità del suddetto immobile e di non averlo mai usato, nemmeno in qualche sua parte, a nessun titolo e per alcun fine, ma di aver imposto, ai sensi del vigente regolamento della Riserva, sia nei confronti degli originari che degli attuali proprietari della villa, una forte limitazione al godimento dell'immobile, fissando, tra l'altro, tempi e modalità di accesso, in realzione alle prevalenti necessità di conservazione del sito di produzione della tartaruga marina;

che tutti gli atti di gestione posti in essere sono stati volti al perseguimento del miglioramento ambientale della Spiaggia dei Conigli ed al rafforzamento del regime di tutela, prevedendo anche l'acquisizione del predetto manufatto per pubbliche finalità in relazione ai programmi di conservazione e promozione di forme compatibili di fruizione del sito interessato.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio

MATTEOLI

(1° marzo 2002)

CAVALLARO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che è stata avviata l'iniziativa comunitaria INTERREG III B – «Spazio Alpino» e in particolare sono state definite alcune proposte operative e di pianificazioni d'intervento, una delle quali risulta già essere stata utilizzata nel corso della Conferenza delle Regioni dello spazio alpino, organizzata dal Congresso dei Poteri Locali e Regionali del Consiglio d'Europa a Strasburgo, il 4 e 5 ottobre 2001;

che in tale occasione, sono state avanzate ulteriori proposte e idee di programmazione, contenute all'interno di un apposito «Projet Book», e sono state avanzate da parte italiana – sia in sede tecnica che in sede politica – proposte di utilizzo delle risorse di INTERREG III B «Spazio Alpino» che destano perplessità negli enti locali della montagna italiana, soprattutto nella parte che prevederebbe la possibilità di estendere tali risorse anche a territori non montani;

che appare sostanzialmente errata un'impostazione programmatica esclusivamente autoreferenziale e centralistica, concentrata per lo più su interlocuzioni di natura prettamente tecnocratica, senza il coinvolgimento diretto delle popolazioni locali e delle autonomie locali, esponenziali delle stesse, circa la programmazione e l'utilizzo di tali risorse finanziarie;

che nella procedura di formazione della programmazione di INTERREG III B «Spazio Alpino» si intravede lo stesso difetto centralistico che ha condotto al varo della Convenzione delle Alpi senza il minimo

confronto con il territorio, con il risultato di far sì che tale strumento risulta essere – a dieci anni dall'avvio – ancora al punto di partenza;

che INTERREG III B «Spazio Alpino» risulta essere – al di là delle somme a disposizione, davvero limitate – una straordinaria occasione, soprattutto se si tiene conto che è il primo provvedimento varato dalla Commissione europea dedicato ad un'area montana, e quindi in grado di recepire il principio della specialità montana su scala complessiva;

che, per tale ragione, occorre lavorare al meglio per far sì che tale occasione non venga sprecata, o che si costruiscano impianti programmatori non rispondenti alle esigenze e alle caratteristiche dei territori e degli enti locali dello spazio alpino e che quindi scontino questo limite inevitabilmente nella fase della concretizzazione e dell'efficacia dei provvedimenti e degli investimenti,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda adottare per assicurare alle rappresentanze delle autonomie locali montane idonee garanzie di partecipazione in ordine alle modalità di elaborazione, programmazione e gestione di un significativo provvedimento quale INTERREG III B «Spazio Alpino», che va concepito coinvolgendo e avvalendosi anche dell'ausilio di chi nelle Alpi vive, opera e lavora quotidianamente.

(4-00884)

(14 novembre 2001)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in soggetto, si comunica che i confini geografici dello Spazio Alpino sono stati definiti dalla Commissione europea. Essi sono basati sul livello NUZ 2 e pertanto devono coincidere con i confini regionali. Per l'Italia le Regioni partecipanti sono Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino Alto Adige, Veneto e Friuli-Venezia Giulia.

Nel corso della negoziazione in seno al Comitato FESR (Fondi Europei di Sviluppo Regionale) la Francia ha chiesto ed ottenuto di includere nello Spazio Alpino anche l'Alsazia sul presupposto di una maggiore integrazione tra territorio di montagna e zone limitrofe.

Per quanto riguarda le attività di programmazione, in base agli «orientamenti» della Commissione Europea per l'iniziativa comunitaria Interreg III, si rappresenta che esse si sono svolte in una sede unica comprendente tutti i paesi partecipanti di detto Spazio.

Per l'Italia, questa Amministrazione ha elaborato una posizione concertata nell'ambito del Comitato nazionale di cui sono membri tutte le Regioni interessate ed altri soggetti pubblici e privati, tra cui l'ANCI.

In particolare, le Regioni hanno partecipato direttamente anche nella sede transnazionale di elaborazione del programma. È cura delle stesse Regioni recepire al proprio interno le istanze delle comunità locali.

Si fa presente, tuttavia, che è in corso la formalizzazione della partecipazione diretta dell'UNCCEM (Unione Nazionale Comunità Montane) in seno al Comitato nazionale.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPURI

(28 febbraio 2002)

CHERCHI, TUNIS. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Per sapere:

se rispondano al vero le notizie date dalla stampa circa la vendita e la ripresa produttiva della Cartiera di Arbatax in Tortolì (Nuoro), azienda specializzata in particolar modo alla produzione di carta da giornale;

quali disposizioni siano state impartite per la effettiva ripresa dell'attività della cartiera.

(4-00955)

(22 novembre 2001)

RISPOSTA. – Si fa riferimento alla interrogazione in oggetto per comunicare che la vendita della Cartiera di Arbatax, la cui autorizzazione rientra nella competenza di questa Amministrazione, è subordinata alla adozione della delibera CIPE di approvazione del contratto di programma per la ripresa produttiva.

A tal fine il 7 febbraio 2002 il Ministero delle attività produttive ha avanzato al CIPE la proposta di adozione della delibera definitiva per l'iniziativa della Nebiolo Printech, confermativa di quanto già deliberato nella seduta del Comitato del 3 maggio 2001.

La proposta è stata approvata dal CIPE nella riunione del 14 febbraio 2002.

La procedura si concluderà con la stipula del contratto, completate le formalità di registrazione della suddetta deliberazione.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive

VALDUCCI

(4 marzo 2002)

COMPAGNA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e degli affari esteri.* – Premesso che:

il Piano generale dei trasporti, sin dal 1996, prevede con il concorso dei finanziamenti regionali la realizzazione delle opere dell'Interporto Sud Europa di Caserta che rappresenta, per lo sviluppo intermodale della regione, una fondamentale opera ed una occasione di sviluppo per operatori e aziende;

nonostante la inclusione nel Piano e le reiterate richieste di attivazione dei finanziamenti, la regione Campania non ha sinora provveduto a realizzare nessuna delle opere;

la normativa introdotta con la legge n. 59 del 1997 e con il decreto legislativo n. 112 del 1998 implica, in caso di reiterata inerzia delle regioni nell'esercizio delle proprie funzioni, l'attivazione dei poteri sostitutivi,

l'interrogante chiede di conoscere dai Ministri in indirizzo se, nella politica nazionale delle infrastrutture, l'Interporto Sud Europa sia ancora una priorità e, quindi, a quali poteri sostitutivi, rispetto alle inerzie della regione Campania, il Governo intenda ricorrere per far valere tale priorità.

(4-00062)

(22 giugno 2001)

RISPOSTA. – In riferimento all'atto ispettivo indicato in oggetto, si comunica che il Piano Generale dei Trasporti del 1986 prevedeva la realizzazione di un interporto a Marcianise – Nola. Tale scelta fu confermata dal Piano Generale dei Trasporti del 1991 e da quello della Regione Campania del 1993.

Nell'ambito delle procedure di attuazione dell'articolo 9 della legge 240/90, l'interporto di Nola-Marcianise è stato ammesso ai benefici previsti per investimenti complessivi pari a 60 miliardi. Detto Interporto è articolato su due poli le cui aree sono localizzate nei comuni di Marcianise e Maddaloni per il polo di Marcianise e nel comune di Nola per l'altro polo.

All'epoca dell'emanazione della legge 240/90 erano già costituite due società, la Soproser, poi Interporto Sud Europa, per Marcianise e la Interporto Campano per Nola, con l'obiettivo di costruire e gestire separatamente le due infrastrutture. Le società stesse si unirono nel «Consorzio per l'intermodalità della Campania» avente, per scopo statutario, il coordinamento dello studio, progettazione, realizzazione e gestione dei due poli interportuali che costituiscono l'interporto di Nola – Marcianise e la richiesta e la gestione dei finanziamenti previsti dalla legge 240/90.

Mentre la società interporto Campano (polo di Nola) ha avviato i propri piani di sviluppo in virtù di una concessione del Presidente della Giunta Regionale della Campania con poteri straordinari conferitigli dalla legge 80/84, l'interporto di Marcianise è rimasto un'iniziativa interamente privata ed è oggetto di un accordo di programma tra la Regione Campania, Provincia di Caserta, Comune di Marcianise e di Maddaloni, sottoscritto in data 2 aprile 1996 ed approvato con decreto n. 14555 del Presidente della Giunta Regionale della Campania in data 3 ottobre 1996.

In tale accordo viene in particolare esplicitamente precisato «che la partecipazione della Regione al presente accordo non costituisce alcun impegno di contributo d'ordine finanziario nei riguardi dell'intervento in argomento».

Ai fini dell'ammissione ai contributi ai sensi della legge 240/90, è stata stipulata tra Ministero dei trasporti e Consorzio una convenzione, approvata con decreto interministeriale n. 649(50)240/90 del 27 luglio 1992 Trasporti-Lavori Pubblici, che prevedeva, a fronte di un programma di interventi da parte del Consorzio stesso, un finanziamento pari a 60 miliardi equamente distribuito fra i due poli.

Lo stato di attuazione degli interventi oggetto di finanziamento è il seguente:

le opere dell'interporto di Nola sono completate e risultano in corso le procedure di collaudo;

l'infrastruttura interportuale di Marcianise è ancora in corso di sviluppo;

la realizzazione delle opere ha raggiunto il 70% con una erogazione del contributo, previsto dalla legge 240/90, pari al 45 per cento del totale.

L'articolo 9 della legge 30 novembre 1998, n. 413, modificando l'articolo 9 della legge 240/90, ha previsto che l'interporto Marcianise-Nola debba intendersi costituito da due distinte unità.

A seguito di quanto disposto dalla citata legge e in considerazione delle differenti realtà operative dell'interporto di Nola e dell'interporto di Marcianise, si sono evidenziati una serie di problemi in ordine alla procedura di contabilizzazione dei lavori concernenti la convenzione iniziale, nonché in ordine alle modalità di stipula degli atti aggiuntivi con i quali dovranno essere assegnate le risorse stanziare dalla legge 454/97 e ripartite fra le infrastrutture interportuali con decreto ministeriale n. 859 del 2 luglio 1998 che ammontano, relativamente all'interporto di Nola-Marcianise, a lire 14 miliardi.

A fronte a tali problematiche, questa Amministrazione aveva tempestivamente interessato il Consorzio affinché lo stesso verificasse, sulla base della norme pattuite, l'applicazione, dal punto di vista giuridico, amministrativo e contabile, del disposto normativo.

A riscontro di quanto richiesto, il Consorzio da una parte, e la Società Interporto Campano SpA dall'altra, hanno, in un primo momento, evidenziato posizioni differenziate sia in merito al proseguimento del rapporto convenzionale in atto, sia in merito alla quantificazione ed alle modalità di ripartizione delle risorse finanziarie a valere sui fondi messi a disposizione della legge 454/97.

Tali posizioni hanno determinato un momentaneo blocco delle procedure di stipula dell'atto aggiuntivo previsto dal decreto ministeriale 859/98.

Successivamente, le due società consorziate sono pervenute ad un sostanziale accordo prevedendo opere la cui realizzazione comporta una ripartizione egualitaria delle nuove somme messe a disposizione.

Nel contempo, al fine di pervenire in tempi brevi alla stipula degli atti aggiuntivi ed alla definizione dei conseguenti rapporti contrattuali da questi derivanti, sono stati predisposti e sottoposti al parere del Consi-

glio di Stato l'iter procedimentale nonché i relativi schemi di atti da stipulare.

Al riguardo il Consiglio di Stato con parere del 13 giugno 2001, inviato il 4 ottobre 2001, ha ritenuto che non sia giuridicamente ammissibile il frazionamento del rapporto dello Stato con il Consorzio Intermodalità della Campania in due distinti atti in quanto ci si troverebbe di fronte ad una fattispecie di estinzione del rapporto amministrativo originario e contestuale sua sostituzione con due rapporti soggettivamente nuovi con i due nuovi soggetti (per quanto consorziati nel concessionario originario).

Nondimeno, tali due nuovi rapporti avrebbero effetti inevitabilmente retroattivi, perché verrebbero fatalmente trasferiti ai nuovi concessionari poteri, obblighi, responsabilità e facoltà proprie del precedente unico concessionario e nascenti dall'originaria concessione e dall'esecuzione dell'annessa Convenzione, il che porrebbe problemi di particolare rilevanza e di ben difficile soluzione sia in ordine alla persistenza delle corrispondenti situazioni in capo al concessionario originario, sia in ordine alla responsabilità per inadempimento oggi già gravanti solidalmente sugli originali consorziati.

Questa Amministrazione, pertanto, sulla base del parere espresso ha messo in atto tutte le procedure tecnico-amministrative per la stipula dei conseguenti atti aggiuntivi.

Si fa presente, infine, che con la stipula dell'atto aggiuntivo la società Sud Europa potrà conseguentemente fruire di un ulteriore finanziamento a carico dello Stato di sette miliardi, a valere sui fondi messi a disposizione dalle legge 457/97.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(28 febbraio 2002)

CORTIANA. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

la provincia di Terni vuole realizzare il progetto per il Belvedere Nord Cascata delle Marmore (Pennarossa) finalizzato ad ottenere un collegamento tra il percorso pedonale antistante la cascata ed il belvedere soprastante attraverso un intervento pubblico coordinato ad un intervento privato, del valore di un miliardo di lire, consistente in:

parziale demolizione di roccia per la realizzazione di un ascensore con opere in carpenteria metallica e muratura;

ampliamento del belvedere e realizzazione di un punto ristoro:
dato che:

l'area delle Cascate delle Marmore è completamente compresa all'interno di una Zona di Protezione Speciale (Z.P.S) in attuazione della Direttiva U.E. Uccelli 79/409 ed è un sito di importanza comunitaria;

il testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali (decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490) ha sotto-

posto a rigido vincolo di tutela ambientale e paesaggistica il «quadro d'insieme» delle cascate delle Marmore;

il progetto prevede, tra gli altri, la parziale demolizione di un costone per far posto alle infrastrutture dell'ascensore causando danni all'ambiente e al patrimonio culturale della zona,

si chiede di sapere se non si ritenga, nell'ambito delle proprie competenze, che venga rivisto il progetto della Provincia di Terni onde evitare danni irreversibili nella zona suddetta.

(4-00803)

(6 novembre 2001)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione riguardante la realizzazione del Belvedere Nord Cascata delle Marmore (Pennarossa), ricadente all'interno del sito di interesse comunitario denominato «Cascate delle Marmore» cod. IT5220027, designato ai sensi della Direttiva Habitat n. 92/43/CEE, si sottolinea la necessità che il progetto sia sottoposto da parte del proponente, per la valutazione d'incidenza, all'esame dell'amministrazione regionale umbra ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997.

Infatti, l'articolo 6 della direttiva «Habitat» e l'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997 prevedendo che qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenza significativa su un sito di interesse comunitario debba formare oggetto di una opportuna valutazione d'incidenza.

Tale valutazione, motivata e opportunamente documentata, ha lo scopo di identificare le possibili incidenze negative per il sito riguardo agli obiettivi di conservazione del medesimo in modo da limitare, in applicazione del principio di prevenzione, l'eventuale degrado degli *habitat* dell'allegato 1 e la perturbazione delle specie dell'allegato 2 della Direttiva Habitat, ciò anche al fine di evitare l'apertura di procedura d'infrazione da parte della Commissione europea.

Un'adeguata valutazione richiede che si considerino eventuali effetti congiunti di altri progetti al fine di valutare gli impatti cumulativi che spesso si manifestano nel tempo. Inoltre, è necessario prendere in considerazione le possibili misure di attenzione e le soluzioni alternative per limitare le incidenze che il progetto può avere sul sito in esame, compromettendone l'integrità strutturale e funzionale.

Il Ministero dell'ambiente, al fine di appurare se la valutazione d'incidenza riguardo al progetto in questione sia stata realizzata, ha formulato una richiesta di chiarimenti alla regione Umbria e alla provincia di Terni.

Quest'ultima ha comunicato che la proposta di intervento, oggetto appunto dell'interrogazione, è contenuta nel Programma PRUSST «il Nera dalla prima industrializzazione allo sviluppo sostenibile», ammesso a finanziamento da parte del Ministero dei lavori pubblici (decreto ministeriale 8 ottobre 1999, n. 1169) e che la prima ipotesi progettuale dell'intervento è stata oggetto di confronto in una serie di riunioni, tenutesi presso

l'Assessorato all'urbanistica, con la Soprintendenza ai beni artistici e storici e con altre Associazioni interessate.

Nell'ambito di tali riunioni è emersa la necessità di una valutazione più complessiva, stante le valenze paesaggistiche e ambientali del sito interessato. A tal fine il comune e la provincia di Terni stanno incaricando della progettazione generale un gruppo di tecnici, coadiuvato da un esperto di livello internazionale in campo paesaggistico. Pertanto, l'ipotesi progettuale che comprenderà tutti gli elementi compatibili al recupero e valorizzazione dell'area in questione verrà costruita e partecipata sulla base delle risultanze dei lavori del gruppo tecnico incaricato.

I nuovi elementi, rispetto ai quali rivedere il progetto preliminare dei lavori, a detta della provincia di Terni, saranno predisposti, presumibilmente, entro la fine del mese di maggio 2002.

Il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio

MATTEOLI

(1° marzo 2002)

CREMA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle comunicazioni e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

in vista delle celebrazioni dell'Anno internazionale della montagna, previsto nel 2002, è stata proposta l'emissione di un francobollo celebrativo da parte della competente Direzione Generale per la quale la sezione del Club Alpino Locale candidava l'immagine delle tre cime di Lavaredo;

il Comune di Auronzo di Cadore in adesione ne ha sostenuto l'iniziativa, dato il valore simbolico che per l'Italia e per la montagna in generale tale immagine rappresenta;

dopo una informale istruttoria presso i competenti uffici delle poste il Sindaco di Auronzo di Cadore si è visto pervenire una nota di diniego della proposta con la giustificazione che alla celebrazione sarebbe stata dedicata un'altra immagine espressa dal Ministero dell'ambiente,

l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno riesaminare la questione per pervenire a scelte che trovino fondamento specifico nel significato che l'Anno internazionale della montagna deve avere e che non può prescindere dai simboli che più rappresentano le montagne, come gli stessi Enti Pubblici e Istituzioni private che hanno sostenuto la candidatura dell'immagine delle tre cime di Lavaredo.

Atteso che il tema in oggetto dell'Anno internazionale che si celebra nel 2002 è la montagna e che, senza nulla togliere ai valori della tematica «Ambiente e natura», cui peraltro già è rivolta una serie filatelica, non può giustificarsi in alcun modo l'identificazione del valore «montagna» e dei suoi specifici simboli, fonte di significati, storia, evocazioni tutti propri, impliciti nel vivere stesso della montagna che da sempre ha impersonato e declinato la natura e l'ambiente, con quello di «Ambiente e natura», che

è rivolto più in generale ad una tutela e ad una promozione di cultura che, viceversa, deve prioritariamente catturare ambiti e settori ben diversi da quelli della montagna, l'interrogante chiede altresì di sapere se non si intenda motivare il diniego non sulla semplice base di una scelta del Ministro dell'ambiente bensì sulla dimostrazione che il simbolo alternativo si impone come più significativo di quello delle tre cime di Lavaredo per rappresentatività delle montagne.

Non può, al riguardo, sottovalutarsi il peso di quelle Associazioni, quale il Club Alpino Italiano prima del Ministero dell'ambiente che, con tenace, competente e assiduo impegno, riconoscono, celebrano e difendono con i fatti e con il lavoro di anni di volontaria dedizione la nostra montagna.

(4-00756)

(30 ottobre 2001)

RISPOSTA. – Al riguardo, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si ritiene opportuno rammentare che le proposte per le emissioni filateliche vengono sottoposte all'esame della Consulta per la Filatelia – organo collegiale che coadiuva il Ministro delle comunicazioni nella definizione del programma filatelico annuale – con un largo anticipo, allo scopo di consentire lo svolgimento delle successive fasi.

I bozzetti dei francobolli di cui si è individuata l'emissione, infatti, vengono realizzati dal centro filatelico e di arte grafica operante presso l'Istituto Poligrafico dello Stato e successivamente sottoposti al parere della Giunta d'arte che è organo collegiale del Ministero del tesoro.

Ciò premesso giova precisare che la scelta della cima da rappresentare sul francobollo è stata effettuata ed indicata ufficialmente, da più di due anni, dal competente Comitato italiano anno internazionale della montagna (AIM), che ha proposto l'immagine del Monviso, vetta simbolo per la storia dell'alpinismo e della montagna italiana che, in quanto tale, appare superiore ad ogni interesse locale.

Il soggetto del francobollo raffigura soltanto una cima senza nome – ma, per chi conosce le Alpi, facilmente riconoscibile nel Monviso – proprio allo scopo di sottolinearne l'aspetto e la valenza simbolici.

La richiesta di raffigurare le Tre Cime di Lavaredo – avanzata dalla sezione Cadorina del CAI (Club Alpino Italiano) – non è stata, pertanto, accolta in quanto ritenuta tardiva e, comunque, presentata da soggetti ai quali non era stato concesso, dal predetto comitato, il patrocinio e l'utilizzo del marchio AIM, secondo quanto dichiarato dall'associazione stessa.

Il Ministro delle comunicazioni

GASPARRI

(5 marzo 2002)

D'AMICO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

da notizie stampa risulta che Li Guangqiang, 38 anni, imprenditore di Hong Kong, è stato arrestato nel maggio scorso e sarà processato sabato prossimo con l'accusa di aver portato delle bibbie di nascosto in Cina;

Li Guangqiang era stato arrestato insieme ad altri due cinesi accusati di complicità per aver trafugato 16.280 bibbie, acquistate da fedeli americani, nella città di Fuqing, nel Fujian, lo scorso anno. Li è accusato inoltre di aver portato nella stessa città altre 16.800 volumi da Hong Kong;

i tre sono membri di un movimento evangelico considerato clandestino in Cina, chiamato «Urlatori», perchè gridano la propria devozione a Gesù. Il movimento ha circa 500.000 seguaci in Cina e il governo cinese lo ha definito una setta satanica con cui i tre intendevano minare lo stato di diritto;

dopo una presa di posizione del Presidente americano George Bush che su questo caso ha richiamato la Cina a rispettare gli *standard* internazionali sulla libertà religiosa e sulla libertà di coscienza, un portavoce del Ministero degli esteri cinese, Sun Yuxi, ha dichiarato che la questione è un affare interno alla Cina e che nessun paese deve interferire nella indipendenza del potere giudiziario cinese;

secondo quanto riferito dall'Information Center for Human Rights and Democracy con sede ad Hong Kong già il mese scorso la Cina ha condannato a morte Gong Shengliang, 46 anni, *leader* del gruppo cristiano South China Church, e sua nipote;

queste notizie si aggiungono a quelle sulla dura persecuzione nei confronti dei praticanti del Falun Gong, un movimento di origine buddista che denuncia la morte di 334 praticanti a causa delle torture inflitte dalla polizia cinese, 50.000 persone arrestate e 10.000 persone detenute in campi di lavoro forzato o internati in ospedali psichiatrici,

si chiede di sapere quali passi in sede bilaterale e multilaterale il Governo italiano intenda compiere a difesa della libertà di religione e di coscienza in Cina.

(4-01185)

(22 gennaio 2002)

RISPOSTA. – Il principio della libertà di religione è stato di recente introdotto nella Costituzione cinese, sebbene siano ancora grandi ed evidenti le difficoltà nella sua applicazione.

Nella fase attuale, pur segnalata da un lentissimo ma innegabile processo di evoluzione verso un maggior rispetto delle libertà individuali, il regime di Pechino riserva grande attenzione nei confronti di qualsiasi fenomeno di organizzazione sociale e religiosa ritenuto suscettibile di incrinare il consenso politico e sociale. Il processo di transizione all'economia di mercato ha inoltre spinto il Governo, per assicurare la stabilità sociale, ad adottare atteggiamenti repressivi nei confronti di movimenti molto ete-

rogenei, quali il separatismo uiguro, la setta di credo sincretico-buddista del Falung Gong ed i gruppi religiosi di ispirazione cristiana operanti in Cina (quali appunto gli «Urlatori»), che non intendono confluire nelle cosiddette chiese patriottiche create e controllate dal regime ed operano perciò nella clandestinità.

Anche nel campo della libertà religiosa il Governo italiano, sia a livello bilaterale che nel quadro dell'Unione europea, ha finora privilegiato la strada del dialogo critico e costruttivo con la Cina.

Il Governo ha seguito con attenzione gli episodi del processo nei confronti di Li Guangqian ed altri due esponenti del movimento evangelico degli «Urlatori», nonché la vicenda di Gong Shenglian, *leader* del gruppo cristiano South China Church, condannato a morte dalle Autorità di Pechino.

A questo proposito, il nostro Ambasciatore a Pechino ha partecipato, nei giorni precedenti alla data di celebrazione del processo a Li Guangqiang, ad una riunione dei Capi Missione dell'Unione europea, in seguito alla quale la Presidenza è stata incaricata di effettuare un passo a nome dell'Unione.

Tale passo non è stato più necessario dopo che, il 28 gennaio 2002, Li Guangqiang è stato condannato ad una pena relativamente mite (2 anni di prigione per attività commerciale illegale). La sentenza, accolta con soddisfazione dai membri del gruppo religioso degli «Urlatori», sembra essere stata influenzata anche dalla imminente visita in Cina del Presidente americano Bush, che aveva già preso posizione sul caso in questione.

L'Italia continuerà, comunque, a monitorare con grande attenzione, insieme ai *partner* dell'UE, la situazione dei diritti umani e della libertà di religione e di coscienza in Cina.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

BONIVER

(25 febbraio 2002)

DE PETRIS. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della salute e per la tutela del territorio.* – Premesso:

che nell'ambito del Comune di Roma – Municipio XVI, in prossimità di via Quattro Venti, via Guastalla, via San Pancrazio e Piazza Cucchi, sono in corso lavori ferroviari di competenza delle Ferrovie dello Stato per il raddoppio della linea Roma-Viterbo, affidati alle ditte Astaldi e Impregilo;

che a più riprese i cittadini residenti nella zona hanno segnalato la sussistenza di un forte disturbo acustico derivante dalle attività in corso nel cantiere e dall'esercizio della adiacente linea ferroviaria ad alta densità di circolazione;

che vengono inoltre segnalate forti vibrazioni provenienti dagli scavi in corso che possono costituire un rischio per la stabilità degli edifici in un'area a forte instabilità e vulnerabilità geologica;

che in sede di approvazione del progetto erano state date le indicazioni da seguire all'esercizio dei lavori nel rispetto della normativa in materia di inquinamento acustico ed al termine dei lavori la risistemazione a verde dell'area dove era stato posto un fabbricato di cantiere;

che si rende pertanto necessario, inoltre, accertare il rispetto delle prescrizioni di esercizio del cantiere, con particolare riferimento alle fasce orarie di attività, e il rispetto dei limiti di emissione sonora in un'area densamente abitata, anche concernenti la circolazione dei convogli ferroviari, si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano necessario ed urgente disporre, per quanto di rispettiva competenza, l'effettuazione di assidui controlli sul rispetto della normativa in materia di inquinamento acustico e sull'esercizio del cantiere in attività a tutela della salute dei cittadini residenti nella zona indicata in premessa;

se il Ministro competente non ritenga doveroso verificare che siano state previste misure di compensazione ambientale con particolare riferimento alla limitazione delle emissioni sonore e delle vibrazioni ed a lavori ultimati alla risistemazione a verde dell'area dove è stato posto un fabbricato di cantiere.

(4-00679)

(23 ottobre 2001)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, la Società Ferrovie dello Stato rappresenta che la galleria a semplice binario, unica sulla linea FM3 oggi esistente tra S. Pietro e Trastevere, è stata riaperta all'esercizio a gennaio 2001, dopo circa due anni di sospensione del servizio ferroviario.

In tale periodo è stato realizzato all'imbocco lato S. Pietro, l'allargamento della galleria, per una lunghezza di circa 200 m, necessario per contenere il binario di raddoppio.

A seguito di istanze prodotte da cittadini abitanti in via dei Quattro Venti, Piazza Cucchi e zone limitrofe, sono state condotte indagini strumentali, a cura dell'Istituto sperimentale, mirate a rilevare le vibrazioni prodotte dal transito dei treni sia all'esterno che all'interno degli edifici interessati. Tale campagna di indagini ha evidenziato che all'esterno degli edifici le vibrazioni prodotte non sono avvertibili dall'uomo, essendo i valori riscontrati dal disotto della curva ISO di percezione.

All'interno degli appartamenti, viceversa, i valori sono superiori al limite di percezione e provocano una sensazione di fastidio.

Nessun problema è emerso, invece, per quanto concerne la stabilità degli edifici.

Le Ferrovie dello Stato riferiscono che, tenuto conto dei tempi di progettazione, attività negoziali ed esecuzione del lavoro, il problema sarà ri-

soltanto entro il mese di aprile 2002 con la messa in opera di un tappetino antivibrante sotto il binario.

Dall'inizio del mese di aprile 2001, la Società che sta seguendo i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Roma–Viterbo ha proceduto all'effettuazione dei testimoniali di stato sui palazzi della zona, finalizzati a conoscere lo stato degli immobili preventivamente alla realizzazione della nuova galleria i cui lavori avranno inizio nei prossimi mesi. Dal testimoniale di stato non risulta presente alcuna situazione di dissesto, né in atto né incipiente.

I lavori della nuova galleria, da realizzarsi con macchina di scavo (scudo), sono stati progettati per rendere minimo il disturbo al terreno circostante senza causare danni al soprassuolo edificato.

La stessa Società esclude quindi problemi di natura statica derivanti dai lavori che sta attualmente eseguendo e, relativamente ai lavori futuri, esclude pericoli sia della stessa natura, sia riguardanti la sicurezza.

Le Ferrovie dello Stato assicurano, comunque, che qualora l'entità delle vibrazioni, su cui è in atto un continuo monitoraggio, risultasse al di sopra della soglia ammissibile, adotterà i necessari provvedimenti per la normalizzazione della situazione.

In relazione appunto all'attività di «continuo monitoraggio» delle vibrazioni, questo Dicastero, nell'ambito della propria attività di vigilanza, ha richiesto alla Società R.F.I. S.p.A. l'inoltro di una dettagliata relazione sui risultati del monitoraggio stesso, nonché su ogni eventuale rilevante anomalia riscontrata, con particolare riferimento a disturbi acustici e vibrazioni.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(28 febbraio 2002)

DONATI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

a seguito degli incidenti mortali recentemente accaduti nei tunnel stradali del Monte Bianco e del Gottardo sono sempre più frequenti interviste ad autotrasportatori sulla stampa e in televisione relative alla sicurezza nel campo dei trasporti stradali;

su Rainews 24, nella rubrica «Racconto Italiano», intitolata «La maledizione della Gomma», all'interno di un'ampia inchiesta sulle condizioni critiche del trasporto in Italia, emergevano scenari inquietanti sulle attuali condizioni di lavoro degli autotrasportatori e della conseguente sicurezza stradale;

nello specifico, si affermava che viene sistematicamente manomesso il limitatore di velocità che dovrebbe inserirsi automaticamente quando il veicolo industriale supera il limite di velocità di 85 km/h;

nella stessa emergeva un quadro preoccupante anche sui turni di guida degli autotrasportatori che, pressati dalle aziende committenti, gui-

dano – secondo l'intervistato – per «15, 16, 17, a volte 24 ore senza pausa ... impossibile rispettare le pause quando sono le aziende a imporre il servizio». Questa situazione, continuava l'intervistato, accade solo in Italia, perché all'estero i turni di guida sono fatti rispettare;

nell'intervista, inoltre, alla domanda «con quali energie si affrontano questi turni di guida», la risposta è stata scioccante: «le energie si cercano con altri espedienti ... non è un caso che si ricorra agli stupefacenti». «Molti si drogano?», continua l'intervistatore: «Sì, con sostanze più o meno forti, anfetamine, crack, tutto quello che si trova sul mercato»;

nell'inchiesta televisiva l'intervistato inoltre afferma: «Effetti negativi? Assolutamente sì, soprattutto sulla sicurezza, basta pensare alle condizioni psico-fisiche di chi non è in grado di reagire di fronte ad una cosa immediata, può fare una strage»;

queste dichiarazioni sono state confermate in altre interviste televisive, alcune emerse anche in trasmissioni che vedevano la presenza del Ministro delle infrastrutture. È emerso sempre un quadro di forte mancanza di controlli, a differenza di quanto si riscontra sulle tratte europee, che confermano un quadro complessivo di forte minaccia alla sicurezza stradale,

si chiede di sapere:

quali misure urgenti di controllo straordinario intenda attivare il Ministro in indirizzo per contrastare questa situazione che presenta notevoli ripercussioni in materia di sicurezza;

se non intenda introdurre dei posti di controllo di polizia sulle maggiori direttrici di traffico merci su gomma al fine di imporre, tramite la deterrenza dei controlli, il pieno rispetto dei turni di guida, di verificare l'integrità dei limitatori di velocità, oltre ad introdurre controlli a campione sulle condizioni psico-fisiche degli autotrasportatori;

se non intenda introdurre, al fine di agevolare i controlli di polizia, un indicatore luminoso da porre sul parabrezza anteriore dei veicoli industriali, sul modello di quanto è già stato sperimentato in Svizzera, tramite il quale sia facilmente individuabile il numero di ore che il conducente ha già trascorso alla guida;

come intenda risolvere la cronica mancanza di idonei strumenti per pesare i veicoli industriali, al fine di iniziare a controllare i limiti di peso massimo autorizzato trasportabile;

quali controlli straordinari sul trasporto di merci pericolose intenda introdurre;

se non ritenga necessario, al fine di migliorare la sicurezza nei trasporti, introdurre l'obbligo del ricorso all'autostrada viaggiante o al trasporto combinato, su ferro o marittimo, nel caso di trasporto di merci pericolose su tratte superiori ai 100 km.

(4-01058)

(11 dicembre 2001)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, occorre sottolineare che, ferma restando la competenza primaria del Ministero dell'interno in materia di controlli su strada, le questioni relative agli accertamenti circa il rispetto dei tempi di guida e di riposo sono da sempre oggetto della massima attenzione di questa Amministrazione che provvede ad effettuare, sulla base delle prescrizioni della direttiva n. 699/88/CE, il coordinamento dell'attività di controllo espletata sia attivamente dagli organi di polizia stradale su strada sia dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, attraverso ispezioni presso le sedi delle aziende.

Peraltro, la norma comunitaria citata prevede l'effettuazione di un numero minimo di controlli in relazione al parco circolante, proprio al fine di evitare fenomeni di elusione della normativa di cui ai Regolamenti CEE nn. 3820/85 e 3821/85 (cronotachigrafo e rispetto dei tempi di guida e di riposo).

Nonostante che il numero dei controlli effettuati negli anni passati sia risultato maggiore rispetto al numero minimo previsto dalle norme, questa Amministrazione ha richiesto agli accertatori di incrementare ulteriormente la percentuale dei controlli da effettuare.

L'impegno del Ministero in tale campo risulta evidente anche dall'avvio di opportuni contatti con le altre Amministrazioni incaricate dell'effettuazione dei controlli, al fine di pianificare gli interventi sul territorio, in special modo su particolari punti nevralgici.

Per quanto attiene al rispetto dei limiti di peso e alla disciplina del trasporto di merci pericolose, si fa presente che sono allo studio iniziative che, avvalendosi anche delle esperienze maturate negli altri Paesi comunitari, possano consentire una migliore gestione delle problematiche.

In merito poi al trasporto di merci pericolose, si evidenzia l'impegno per individuare le condizioni ed i presupposti per l'elaborazione di un intervento normativo finalizzato, tra l'altro, a realizzare lo spostamento di consistenti quote di traffico dalla strada ad altre modalità di trasporto.

Peraltro, la complessa problematica è stata sottoposta anche all'esame del Parlamento che, nell'ambito della delega conferita al Governo per la revisione del codice della strada, ha individuato tra le priorità quella di procedere alla revisione della disciplina relativa al trasporto di materiali pericolosi e della circolazione dei veicoli ad esso adibiti.

A tal fine è stato attivato, presso gli Uffici competenti in materia, un gruppo di esperti del settore, incaricato di individuare le possibili soluzioni; l'avanzato stadio dei lavori ha consentito di porre in evidenza una serie di aspetti che saranno tradotti quanto prima in un provvedimento normativo.

Infine, si sottolinea che si è provveduto ad attuare la direttiva n. 200/30/CE, già recepita con decreto ministeriale 19 marzo 2001, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, che comprendono anche i controlli sui conducenti con particolare riguardo all'osservanza delle norme del codice della strada.

Tali controlli vengono effettuati mediante l'impiego di autoarticolati attrezzati di cui gli uffici provinciali, ubicati nelle zone nodali di traffico

commerciale, sono dotati e sono svolti congiuntamente da operatori della Motorizzazione e della Polizia stradale.

Va precisato che le operazioni di controllo non sono limitate ad operazioni tecniche sui veicoli, ma anche a controlli sui conducenti, con particolare riguardo all'osservanza delle norme del Codice della Strada.

Vale ancora precisare che i controlli sono effettuati senza discriminazione in ordine sia alla nazionalità del conducente sia allo Stato, appartenente o meno alla Comunità europea, che ha proceduto all'immatricolazione del veicolo e che l'Italia è attualmente l'unico Paese comunitario ad aver attuato le disposizioni della direttiva sopra citata.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(28 febbraio 2002)

EUFEMI. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per la funzione pubblica ed il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza e dell'interno. – Premesso che:

l'articolo 6 dello schema di decreto del Presidente della Repubblica, non ancora emanato e riguardante il riordino Ministero dell'interno, istituisce il «Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile»;

all'interno del Dicastero interessato la definizione di tale struttura sta suscitando diverse e vive perplessità sulla sua rispondenza effettiva ai criteri d'omogeneità delle funzioni da esercitare e di snellimento organizzativo, finalizzati a conseguire maggiore efficienza, efficacia e funzionalità conformemente alle linee direttive, poste dalla più recente normazione per il miglior funzionamento della pubblica amministrazione,

si chiede di sapere:

se, preliminarmente, il testo in esame induca possibile confusione e possibili contrasti con la neonata Agenzia di protezione civile;

se – considerando che le politiche di protezione civile debbono necessariamente riferirsi alle figure politiche del ministero – risultino veramente omogenee funzioni diverse come il soccorso, la difesa civile nonché le politiche ed ordinanze di protezione civile;

se per quel dipartimento l'articolazione proposta preveda troppe direzioni centrali ed un'eccessiva frammentazione delle competenze, e se ciò – contrariamente ai principi di buon andamento amministrativo di cui in premessa – rischi di far divenire il nuovo organismo una sorta di «pachiderma burocratico», che non s'addice ad una struttura snella nonché prontamente ed agilmente operativa per l'urgente soccorso tecnico alla popolazione;

se lo schema di provvedimento in esame presenti razionalità organizzativa, laddove – ad esempio – distingua e quindi differenzi artificialmente la disciplina della formazione da quella della gestione del personale;

se tra le righe del testo possa implicitamente configurarsi il presupposto di una presunta inferiorità intellettuale, culturale e professionale dei dirigenti generali del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, i quali continuerebbero ad esser compresi in una condizione subalterna rispetto alla dirigenza amministrativa, se quest'ultima situazione costituisca un fenomeno singolare presente nel solo ministero dell'Interno, e se ciò possa far configurare nei fatti, in quel dicastero, un potere eccessivo da parte della componente prefettizia d'estrazione non tecnica.

(4-00151)

(11 luglio 2001)

RISPOSTA. - Con il decreto-legge 7 settembre 2001, n. 343, recante «Disposizioni urgenti per assicurare il coordinamento operativo delle strutture, preposte alle attività di protezione civile», convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2001, n. 401, è stata disposta la soppressione dell'Agenzia di Protezione Civile.

Di conseguenza, le competenze in materia di protezione civile sono rientrate fra le attribuzioni del Presidente del Consiglio che all'uopo si avvale dell'omonimo Dipartimento.

Le politiche di protezione civile non sono, ai sensi della vigente legislazione, esclusivamente riferite alle figure politiche del Ministero dell'Interno poichè la legge n. 401 del 2001, disciplinandole in due diversi articoli, ne individua i diversi aspetti.

Infatti, l'articolo 5 attribuisce alla responsabilità del vertice politico (Presidente del Consiglio dei ministri ovvero Ministro dell'Interno delegato) la determinazione delle politiche di protezione civile, con ciò connotandone la natura squisitamente governativa, sostanzialmente riferita all'individuazione degli obiettivi prioritari da perseguire, in correlazione con la normativa a supporto, nonchè alla programmazione delle risorse finanziarie, umane e strumentali necessarie per consentire il perseguimento degli obiettivi stessi.

Tutte le attività gestionali necessarie a consentire l'esercizio della funzione politica, le correlate attività di impulso, la raccolta dei dati e delle informazioni sul territorio necessarie al monitoraggio dell'effettiva attuazione delle politiche (finalizzata allo svolgimento della conseguente funzione di controllo) spettano al Ministero dell'Interno, ai sensi dell'articolo 1 della citata legge n. 401 del 2001.

La collocazione funzionale di dette attività presso il Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile risulta coerente laddove si consideri che:

i vigili del fuoco sono definiti «componente fondamentale di protezione civile», ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 225 del 1992 recante l'Istituzione del Servizio nazionale di protezione civile;

il soccorso pubblico è una delle attività preminenti, correlata alle emergenze di protezione civile;

la difesa civile è strettamente connessa alla protezione civile, poichè le attività di soccorso poste in essere durante una situazione di crisi (che si configurano come situazioni socio-politiche-economiche nazionali o internazionali che causano instabilità o tensioni e che possono ledere gli interessi vitali nazionali o incidere sulla continuità dell'azione del Governo) presuppongono l'utilizzazione della pianificazione di protezione civile.

Pertanto, in coerenza con il suddetto assetto, le politiche di protezione civile non possono che essere trattate dal competente Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile.

Per quanto attiene alla presunta eccessiva frammentazione delle competenze che delinerebbero un «pachiderma burocratico», si sottolinea invece che la poliedricità delle problematiche inerenti alla protezione civile, nel cui ambito si deve tener conto dei compiti tecnici specifici svolti dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonchè delle questioni di difesa civile come sopra illustrate, non può non comportare una accurata articolazione tecnico-amministrativa delle strutture preposte ad assicurare le relative attività.

Relativamente alla asserita artificiosa distinzione tra la disciplina della formazione e quella della gestione del personale si precisa che presso il Dipartimento in questione operano i vigili del fuoco che assicurano i quotidiani interventi di soccorso tecnico urgente che non riguardano solo il settore della protezione civile, in occasione di eventi straordinari qualificabili come calamità pubblica.

Pertanto è evidente che la formazione del personale del Corpo nazionale (che peraltro si differenzia in relazione alle diverse qualifiche), specialistica e soggetta a periodico aggiornamento, riveste fondamentale importanza ai fini del successo degli interventi stessi e di conseguenza necessita di idonee strutture preposte alla mirata preparazione del personale stesso. Di contro, l'attività gestionale afferisce alla trattazione amministrativa strumentale al funzionamento del Corpo e, pertanto, si pone su un binario totalmente distinto dalla formazione.

Per quanto concerne infine la qualificata rappresentanza del Corpo nazionale all'interno del Dipartimento e alla asserita subordinazione dello stesso alla competente prefettura, si deve sottolineare che i vigili del fuoco rappresentano una – ancorchè fondamentale – componente tecnica di protezione civile mentre il prefetto riassume la rappresentanza generale del governo sul territorio e quindi è idoneo a rappresentare tutte le molteplici amministrazioni interessate al soccorso pubblico.

Peraltro il decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2001, n. 398, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 6 novembre 2001, concernente «Regolamento recante l'organizzazione degli uffici centrali a livello dirigenziale generale del Ministero dell'interno», all'articolo 6, comma 4,

ha disposto che a 4 Direzioni Centrali, sulle 8 previste, sono preposti Dirigenti Generali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

BALOCCHI

(1° marzo 2002)

MALABARBA. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

l'articolo 9 del Codice penale militare di Guerra prevede che tutti i militari che si recano all'estero siano soggetti al predetto Codice;

il Codice penale militare di Guerra, coi diritti e i doveri, è praticamente sconosciuto ai militari chiamati a partecipare alle operazioni di guerra in Afghanistan;

occorre quindi che il Codice venga distribuito (e possibilmente illustrato) al personale in partenza. È il presupposto per l'applicazione della legge penale militare di guerra e l'esistenza dello stato di guerra in base a quanto stabilisce l'articolo 78 della Costituzione. Ai militari italiani che molto probabilmente si troveranno in una zona di guerra non può essere applicato il Codice Militare di Pace. Il Codice Militare di Pace, infatti, non tratta questioni inerenti lo stato di guerra, come ad esempio tutto ciò che riguarda le convenzioni internazionali di Ginevra sul diritto internazionale in guerra a partire da quelle del 1906. Questioni riguardanti lo spionaggio, il trattamento dei prigionieri, l'uso di armi proibite sono incluse nella normativa penale militare. Lo *status* di guerra non incide solo sulla adozione del Codice Penale Militare di Guerra ma anche su rilevanti questioni amministrative, ad esempio il trattamento di morti e feriti (ospedalizzazione gratuita, risarcimenti, pensioni di guerra, eccetera) e con problemi di carriera (computo differenziato dei periodi trascorsi in guerra, vantaggi di carriera, atti di valore, promozioni, eccetera),

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover dichiarare quale *status* giuridico venga applicato alle forze armate italiane che si rechneranno in Afghanistan;

se non ritenga che i militari in partenza per l'Afganistan debbano essere informati dettagliatamente sul loro stato giuridico, che venga loro illustrato il Codice Penale Militare di Guerra e consegnata loro una copia.

(4-00871)

(13 novembre 2001)

RISPOSTA. – Per il personale delle Forze armate partecipante alle operazioni in Afghanistan («Enduring Freedom» e ISAF), i decreti-legge n. 421 del 2001 e n. 451 del 2001 recanti rispettivamente «Disposizioni urgenti per la partecipazione di personale militare all'operazione Enduring Freedom» e «Disposizioni urgenti per la proroga della partecipazione ita-

liana ad operazioni militari internazionali», prevedono l'applicazione del codice penale militare di guerra.

Al riguardo, è opportuno ribadire che la missione delle unità rese disponibili per le citate operazioni consiste nella condotta di attività militari con caratteristiche tali da renderle affini a quelle belliche.

Ciò comporta l'automatica applicazione, benchè limitata ai soli contingenti militari nel momento del loro impiego nelle operazioni in argomento, della legge penale militare di guerra. Infatti, ai sensi dell'articolo 9 del citato codice penale militare di guerra, «sono soggetti alla legge penale militare di guerra, ancorchè in tempo di pace, i corpi di spedizione all'estero per operazioni militari, dal momento in cui inizia il passaggio dei confini dello Stato e, se si tratti di spedizioni oltremare, dal momento in cui inizia l'imbarco del corpo di spedizione».

L'applicazione della legge penale militare di guerra ai partecipanti delle spedizioni è, del resto, rispondente alle condizioni proprie delle operazioni in argomento ed alla circostanza che nel diritto e nella pratica internazionale al concetto di guerra si vada ormai, da tempo, sostituendo quello di conflitto armato.

Giova, al riguardo, ricordare che la legge di conversione del decreto-legge n. 451 del 2001, approvata il 21 febbraio 2002, definisce conflitto armato quello in cui almeno una delle parti fa uso militarmente organizzato e prolungato delle armi nei confronti di un'altra per lo svolgimento di operazioni belliche.

Inoltre, l'applicazione della legge penale militare di guerra ha il pregio di comportare non solo una particolare tutela penale inerente alla condizione e all'interesse militare, congrua rispetto alla presente ed eccezionale situazione – ben diversa da quella dei precedenti interventi italiani di interposizione per il mantenimento della pace, che avevano consentito l'applicazione del codice penale militare di pace –, ma anche quello di implicare l'applicazione delle norme di diritto umanitario, già contenute nel codice penale militare di guerra e riguardanti la tutela delle popolazioni civili, degli infermi, dei feriti, dei soggetti deboli, indifesi o particolarmente esposti alla sofferenza in siffatte situazioni.

Definita, così, la questione relativa al tipo di legislazione penale militare prevista nel caso in argomento, è ora opportuno soffermarsi sulle problematiche relative agli obblighi di informazione nei confronti dei militari che dovranno partecipare o già partecipano alle operazioni.

È utile sottolineare, a tal riguardo, che l'articolo 2 del citato codice penale militare di guerra prevede che le leggi di guerra, emanate quando le forze armate dello Stato si trovano all'estero, siano pubblicate nei modi stabiliti da esse, o, in mancanza, dal comandante delle forze medesime.

Ciò comporta, in concreto, che gli obblighi di pubblicità gravanti sull'autorità militare siano assolti mediante l'uso di tutti i mezzi e delle forme che la particolarità della situazione possa richiedere di volta in volta.

I comandanti di Unità, quindi, avranno l'obbligo di informare, spiegare, chiarire le nuove norme ai propri dipendenti, a maggior ragione

quando esse, come nel caso in specie, introducono sostanziali modifiche ed integrazioni ad un così importante corpo giuridico, ampliando la sfera dei diritti e doveri dei soggetti destinatari.

Non occorrerà dare particolari disposizioni perchè ciò avvenga capillarmente e automaticamente: l'attività di istruzione del personale e la comunicazione continua e costante tra i diversi livelli di responsabilità non solo è uno specifico dovere di ogni comandante, ma è una «storica abitudine» dell'ordinamento militare, oltre che un aspetto fondamentale del governo del personale.

Esiste, infatti, una vasta tipologia di comunicazioni attraverso le quali viene garantita la diffusione di ogni informazione di interesse per il personale militare ovunque esso sia.

A mero titolo esemplificativo, ma non esecutivo, vengono utilizzate in casi del genere le adunate in occasione della cerimonia dell'«alza-bandiera» durante le quali sono fornite comunicazioni verbali a tutto il personale, le comunicazioni scritte tramite ordini del giorno e «consegne», le affissioni di avvisi in bacheca nei luoghi collettivi di permanenza o di ritrovo dei militari, i cicli di indottrinamento, la distribuzione di opuscoli divulgativi, i *briefing* informativi.

Pertanto, nell'apprezzare l'interesse e le preoccupazioni manifestate dall'onorevole interrogante affinchè il personale partecipante alle operazioni di cui trattasi sia informato della nuova situazione, si ritiene di poter assicurare che l'organizzazione militare è già attiva sull'argomento e che tutto il personale interessato sarà perfettamente edotto sulle implicazioni derivanti dall'applicazione del codice penale militare di guerra.

Il Ministro della difesa

MARTINO

(26 febbraio 2002)

MALABARBA, SODANO Tommaso. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* – Premesso che:

il quotidiano «Il Manifesto» ha pubblicato, martedì 19 giugno 2001, la notizia del probabile impiego, con nuovi compiti di tipo bellico, in Macedonia, di soldati europei, compresi gli italiani, per disarmare i guerriglieri dell'Uck. La Nato – riferisce l'articolo – sta ponderando l'iniziativa, che dovrebbe accompagnare il successo dei negoziati in corso a Skopje;

l'Alleanza Atlantica, il Governo italiano e quelli di altri paesi Nato si sarebbero detti pronti a inviare truppe in Macedonia (in aggiunta a quelle che già vi sono) per contribuire ad una eventuale operazione di disarmo «volontario» dei guerriglieri dell'Uck, disarmo che per ovvie ragioni non sarebbe facile far gestire alle truppe macedoni;

il quotidiano riferisce che, secondo fonti dell'Alleanza Atlantica, non si tratterebbe di una operazione targata Nato, ma di una sorta di «vo-

lontariato internazionale» sul modello di quello che portò forze di vari paesi (e soprattutto italiane) in Albania negli anni scorsi;

una fonte governativa italiana ha affermato che le truppe italiane da impiegare in questo compito verrebbero prese dai reparti già dislocati in Kosovo nel quadro della Kfor;

anche se formalmente non si tratterebbe di una operazione «a fuoco» – cioè non ci sarebbe alcun tentativo di disarmare con la forza i guerriglieri – esisterebbero comunque rischi di esposizione dei militari italiani a situazioni di combattimento in un'area sull'orlo della guerra civile, si chiede di conoscere:

in quale contesto di rapporti internazionali tale operazione, tra alcune settimane, dovrebbe svolgersi;

come si intenda gestire un eventuale impiego di truppe italiane tenendo conto che l'Unione europea, da parte sua, non ha ancora elaborato una posizione comune e univoca sulla vicenda macedone.

(4-00043)

(20 giugno 2001)

RISPOSTA. – In ordine al primo quesito posto dagli onorevoli interroganti, relativo al contesto internazionale nel quale si svolgono le operazioni di *peace-keeping* in Macedonia, si fa presente che la Comunità Internazionale considera la stabilità interna di questo Paese un obiettivo essenziale e prioritario. In effetti, in considerazione della sua particolare posizione geografica e della complessità della sua composizione etnica, una eventuale rottura nel delicato equilibrio tra la maggioranza slavo-macedone e la minoranza albanese non mancherebbe di avere ripercussioni destabilizzanti su tutta la Regione.

L'operazione alla quale si riferisce l'onorevole interrogante è la missione «Essential Harvest» concordata in sede NATO ed iniziata il 27 agosto 2001, che ha visto il dispiegamento complessivo di 4.500 uomini e a cui l'Italia ha partecipato con 750 unità. L'obiettivo di fondo di tale missione, finalizzata alla raccolta e distribuzione delle armi consegnate volontariamente dalla guerriglia albanese, era dimostrare la determinazione della NATO ad evitare la degenerazione della crisi macedone ed il suo allargamento ai Paesi limitrofi. Questa missione, conclusasi positivamente il 26 settembre 2001, si è rivelata un successo sia in riferimento all'obiettivo specifico, sia sotto il profilo del ristabilimento di una situazione di relativa convivenza tra le due comunità.

Tuttavia, il permanere di tensioni interne in Macedonia ha richiesto il prolungarsi della presenza internazionale sotto forma di una missione NATO denominata «Amber Fox», composta di circa 700 militari per il 95 per cento messi a disposizione da dieci Paesi Membri dell'Unione europea. In tale contesto, l'Italia è presente con 170 uomini tratti dal personale precedentemente impegnato nell'Operazione «Essential Harvest»: scopo di tale missione è sostanzialmente quello di contribuire alla sicu-

rezza e protezione degli osservatori internazionali che monitoreranno l'attuazione del Piano di pace in Macedonia.

In tale situazione la NATO ha agito di concerto con altre organizzazioni internazionali, principalmente con l'OSCE e con l'Unione europea.

Con riferimento al secondo questo posto circa l'impiego delle forze italiane in assenza di una posizione comune europea, si sottolinea la decisa assunzione di responsabilità da parte dell'Unione europea nei confronti della vicenda macedone, anche sul piano della presenza militare oltre che su quello degli aiuti d'emergenza (si ricorda a tale proposito lo stanziamento ad opera dell'Unione europea di 12 milioni di euro, come pure la conclusione di un Accordo di Stabilizzazione e di Associazione con il Governo di Skopje).

L'Unione europea, in attesa della effettiva realizzazione delle riforme previste nell'Accordo-Quadro dell'agosto 2001, ha svolto un'azione estremamente incisiva sul piano politico-diplomatico, attraverso una mediazione incisiva sul piano politico-diplomatico, attraverso una mediazione condotta da un suo rappresentante (Leotard, oggissostituito da Le Roy), che ha consentito di giungere alla stipula dell'Accordo menzionato, il quale ha dato avvio ad un processo di pacificazione intera del Paese fondato su un complesso di modifiche costituzionali e legislative a favore delle autonomie locali.

Il quadro in cui si inserisce l'azione militare italiana, pertanto, è chiaramente quello di un'operazione NATO, caratterizzata da una assai rilevante componente di partecipazione europea e nel contesto di una chiara posizione dell'Unione europea volta a garantire la stabilità politica, economica e monetaria della Macedonia.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

ANTONIONE

(20 giugno 200)

MANFREDI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso:

che per le comunità montane e per i comuni, di anno in anno, diventa sempre più difficile raggiungere il pareggio finanziario tra le entrate e le uscite di parte corrente, con limitazioni imposte dalla normativa vigente e con le regole di buona economia che un ente deve rispettare;

che in considerazione dei ritardi di trasferimenti dei fondi dallo Stato alle regioni le comunità montane possono destinare, per la copertura delle spese correnti, solo una quota non superiore al 10 per cento del fondo regionale assegnato;

che la *ratio* della norma dell'articolo 51 della legge regionale 2 luglio 1991, n. 16, pur essendo condivisibile, spinge però gli enti locali ad intervenire con investimenti; tuttavia il dettato normativo diventa oltremodo penalizzante per gli enti che attivano volumi di investimento attraverso fonti di finanziamento diverse dal Fondo per la montagna e devono

compiere sforzi economici ingenti per l'adeguamento delle proprie strutture sia in termini di personale sia in termini di organizzazione, sforzi che vanno ad incidere sul volume delle spese correnti;

considerato:

che le comunità montane vivono quasi totalmente di finanza derivata e quindi non hanno altri mezzi di finanziamento delle spese correnti al di fuori dei trasferimenti erariali e del Fondo della montagna;

che anche per i comuni le difficoltà finanziarie sono sempre più rilevanti ed allo stato attuale l'unica leva che l'amministrazione locale possiede rimane quella dell'aumento dell'imposizione fiscale e tributaria a carico dei propri cittadini attraverso addizionale IRPEF e ICI e tariffe dei vari servizi;

che nessun ente potrà veramente attuare un efficiente decentramento senza risorse e che la comunità montana, in particolare, vedrà pregiudicata la possibilità di svolgere servizi per i piccoli comuni contrariamente alle finalità ed agli obiettivi che l'ente si è posto;

che i trasferimenti dello Stato continuano ad essere erogati senza una vera e propria manovra perequativa che tenga conto delle differenziazioni che esistono tra aree diverse;

visto che la legislazione ha, via via, attribuito sempre nuove funzioni e compiti agli enti locali territoriali, senza peraltro trasferire anche risorse umane e finanziarie,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno adottare iniziative per dare alle comunità montane e ai comuni:

la possibilità di utilizzare il Fondo montagna in modo adeguato al volume degli investimenti intrapresi;

l'adeguamento dei trasferimenti erariali;

l'esenzione del pagamento dell'IVA sugli interventi relativi ai lavori pubblici;

la previsione che almeno il 90 per cento del Fondo regionale per la montagna sia direttamente attribuito alle comunità montane e che sia elevato il limite di utilizzo di tale Fondo per la copertura delle spese correnti di funzionamento;

una reale manovra perequativa nei trasferimenti dello Stato che tenga conto di vari parametri (abitanti, estensione del territorio, tipo di economia presente, servizi associati, servizi esistenti, entrate proprie dell'ente);

il ripristino di mutui a totale carico dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche primarie quali acquedotti, fognature, strade, scuole, eccetera;

la possibilità di trattenere una parte del gettito IRPEF a livello locale senza dover ricorrere ad addizionali e quindi senza maggiori oneri per il contribuente, ferma restando a carico dello Stato l'erogazione di quei servizi di utilità generali quali la giustizia, la sicurezza, la sanità, la scuola.

(4-00116)

(4 luglio 2001)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, intesa a sollecitare iniziative a favore dei comuni ed in particolare delle comunità montane, tenuto conto che incontrano notevoli difficoltà nel conseguire il pareggio finanziario del bilancio.

Per quanto riguarda la richiesta di adeguamento dei trasferimenti erariali agli enti locali si fa presente che, oltre alle risorse aggiuntive – derivanti dall'applicazione del tasso programmato di inflazione per l'anno 2002 sulla base di calcolo definita dall'articolo 49, comma 6, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 – ammontanti a circa 184 milioni di euro, nell'ambito della legge finanziaria per il 2002, l'articolo 21, comma 1, nel disporre l'utilizzo del fondo per lo sviluppo degli investimenti degli enti locali, di cui all'articolo 28, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504, prevede, tra l'altro, che le economie originate dai mutui giunti ad estinzione (valutate in circa 250 milioni di euro) siano destinate, per l'anno 2002, per il 50 per cento ad incremento del fondo ordinario e per il restante 50 per cento agli enti locali, con trasferimenti al di sotto della media nazionale della fascia demografica di appartenenza. Inoltre l'articolo 22, comma 4, attribuisce, per l'anno 2002, la somma di 20 milioni di euro a sostegno delle unioni e fusioni di comuni e comunità montane, che si sono associate per l'esercizio dei servizi e per cui sia effettivamente stato avviato l'esercizio associato delle funzioni.

Per quanto attiene all'utilizzo del Fondo nazionale per la montagna, giova preliminarmente segnalare che, ai sensi dell'articolo 2 della legge 31 gennaio 1997, n. 97, il Fondo in questione è ripartito tra le regioni e le province autonome sulla base di criteri stabiliti con delibera del CIPE; inoltre, spetta agli stessi enti disciplinare, con proprie leggi, i criteri per il successivo impiego delle risorse derivanti dal suddetto Fondo.

Relativamente alla questione della perequazione dei trasferimenti statali ai comuni si fa presente che in sede di revisione dei trasferimenti erariali, che sarà operata nel corso del 2003, anche per tenere conto delle modifiche apportate in materia di enti locali dalla recente riforma della Costituzione, potranno essere presi in considerazione meccanismi perequativi che tengano conto anche di altri elementi, quali il numero di abitanti, l'estensione del territorio, il tipo di economia, i servizi associati, i servizi esistenti, nonché le entrate proprie dell'ente locale.

Con riferimento alla richiesta di ripristino dei mutui a totale carico dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche primarie, si segnala che l'articolo 22, comma 10, della legge finanziaria per il 2002, conferma per il medesimo anno, il contributo da destinare ai comuni con popolazione inferiore a 3.000 abitanti entro il limite di 20.658 euro per ciascun ente e per il complessivo importo di 87 milioni di euro per la realizzazione di opere pubbliche di preminente interesse sociale ed economico, inizialmente previsto dall'articolo 53, comma 19, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 per il solo anno 2001.

Relativamente alla possibilità per i comuni di trattenere una parte del gettito IRPEF locale, si segnala che l'articolo 20, comma 4, della citata legge finanziaria, prevede, per gli anni 2002 e 2003, una compartecipa-

zione dei comuni delle regioni a statuto ordinario al gettito IRPEF in misura pari al 4,5 per cento del riscosso in conto competenza affluente al bilancio dello Stato per l'esercizio finanziario precedente. Ciò determinerà un'attribuzione di gettito ai comuni stimabile in circa 5.500 milioni di euro senza che ciò comporti alcuna ripercussione finanziaria per il bilancio dello Stato, dal momento che è disposto che i trasferimenti erariali ai comuni interessati siano ridotti in misura corrispondente.

Per quanto concerne, infine, l'esenzione dal pagamento dell'IVA sugli interventi relativi ai lavori pubblici, si precisa che la sesta direttiva n. 388/77/CEE del 17 maggio 1977 prevede espressamente le operazioni che possono essere esonerate dall'IVA al di fuori delle quali si incorre in una procedura d'infrazione.

Il Ministro dell'economia e delle finanze

TREMONTI

(4 marzo 2002)

MARINO, MUZIO, PAGLIARULO. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Per sapere per quali ragioni il piano di bonifica di Bagnoli – già approvato in sede tecnica – sia stato bloccato dal Ministro dell'economia e delle finanze – con la conseguenza di congelare i finanziamenti già stanziati per il completamento delle opere.

(4-00206)

(19 luglio 2001)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, con la quale viene chiesto di conoscere, in merito al processo di bonifica di Bagnoli, le ragioni per le quali sono stati bloccati i fondi previsti per il Piano di bonifica di Bagnoli.

Al riguardo, va innanzitutto premesso che la legge n.388 del 2000 (legge finanziaria 2001), all'art.114, comma 17, nel prevedere un Piano di completamento della bonifica e del recupero ambientale dell'area industriale di Bagnoli, ha autorizzato un finanziamento di lire 150 miliardi nel triennio 2001-2003 ed ha stabilito che il Piano:

deve essere predisposto da soggetto attuatore del Piano CIPE '94 (Bagnoli SpA);

deve comprendere il completamento degli interventi previsti dalla legge n.582 del 1996, recante disposizioni urgenti per il risanamento dei siti industriali delle aree di Bagnoli e di Sesto S. Giovanni, nonchè la conservazione di elementi di archeologia industriale;

deve fissare un termine per la conclusione dei lavori finanziati;

deve contenere in allegato una relazione tecnico-economica sullo stato degli interventi già realizzati ed un cronoprogramma dei lavori futuri;

deve essere corredato da un motivato parere del Comune di Napoli.

La società Bagnoli SpA è stata indicata dall'IRI quale soggetto attuatore dell'intervento di risanamento e bonifica delle aree ex Ilva ed ex Eternit di Bagnoli.

Tale società ha predisposto il progetto definitivo di bonifica del sito di Bagnoli, il cui costo, con gli ultimi aggiornamenti richiesti nel corso dell'istruttoria, è preventivato in circa lire 383 miliardi, importo superiore alle disponibilità finanziarie previste dalla citata legge n. 388 del 2000. Al progetto è stato allegato il cronoprogramma e la relazione tecnico-economica sugli interventi realizzati. In proposito, il Comitato di Coordinamento ed alta vigilanza, istituito ai sensi della legge n. 582 del 1996, il quale cesserà le funzioni all'entrata in vigore del decreto di approvazione del piano di completamento in questione, ha espresso una valutazione favorevole sulle attività già realizzate al 31 dicembre 2000, rilevando la corrispondenza con quanto certificato dalla Commissione di Controllo e la coerenza con l'intero assetto attuativo del Piano CIPE '94.

Va, tuttavia, precisato che anche l'IRI SpA, per la conclusione della bonifica in questione, ha rappresentato l'esigenza di ulteriori finanziamenti rispetto al Piano CIPE '94 per circa lire 265 miliardi.

Quali residui dei finanziamenti del Piano CIPE '94 restano circa 40 miliardi, di cui 30,308 miliardi circa relativi al contributo pubblico sul capitolo 9170 u.p.b.8.2.1.8. dello stato di previsione di questo Ministero ed il restante importo relativo al contributo IRI.

Il Dipartimento di Urbanistica del Comune di Napoli ha fornito un parere motivato sul Piano di completamento, suggerendo l'approvazione di un piano da realizzare per stralci funzionali, che corrispondano alle bonifiche di aree, considerate prioritarie, da rendere disponibili per i successivi interventi di riconfigurazione urbanistica.

In data 27 aprile 2001, in sede di Conferenza di servizi, il rappresentante del Ministero dell'ambiente ha espresso parere favorevole al Piano presentato dalla Bagnoli SpA, subordinatamente al recepimento di alcune prescrizioni tecniche: il Piano dovrebbe essere approvato per la bonifica definitiva di tutto il territorio interessato e dovrebbe prevedere una realizzazione per stralci funzionali da indicare nel cronoprogramma, in relazione ai finanziamenti disponibili.

Nel corso dell'istruttoria del Piano presentato dalla Bagnoli SpA, questa Amministrazione ha preso atto delle valutazioni tecniche formulate ed ha sottolineato l'esigenza di una chiara quantificazione dell'onere complessivo di tutti gli interventi contenuti nel Piano per il completamento della bonifica, fermo restando che il medesimo dovesse essere ricondotto all'importo dei finanziamenti disponibili.

Si precisa che, a tutt'oggi, non è stata definitivamente conclusa l'istruttoria; infatti, nell'ultima riunione della Conferenza dei Servizi, tenu-

tasi il 18 luglio 2001, il Piano, benchè approvato sotto il profilo tecnico, presenta elementi di incertezza circa la quantificazione dei costi, per i seguenti motivi:

il Comitato di coordinamento ed alta vigilanza per il risanamento di Bagnoli ha rilevato che lire 250 miliardi, previste per il progetto definitivo relativo alla bonifica in senso stretto, possono essere suscettibili di sensibile riduzione;

il costo relativo alla bonifica integrale dell'area di colmata, previsto in circa lire 90 miliardi, potrebbe essere ridotto o completamente annullato in relazione all'analogo intervento da effettuare nel porto di Napoli;

gli oneri relativi alla conservazione dei 16 manufatti di archeologia industriale, che sembrano, secondo il Ministero dell'Ambiente, essere notevolmente sottostimati e per i quali, peraltro, non è stato ancora acquisito il parere del Ministero per i beni e le attività culturali.

Si precisa, comunque, che, allo stato, gli stanziamenti non sono utilizzabili, in quanto per i motivi citati non è stato ancora emanato il decreto di approvazione del Piano.

Si aggiunge, infine, che il Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio, al fine di risolvere le citate problematiche, ha comunicato che sono in corso iniziative volte ad esaminare ulteriormente la situazione ed a valutare la possibilità di utilizzare anche altre sinergie.

Infatti, nel corso della riunione del Comitato di Vigilanza e della Commissione tecnica per la bonifica di Bagnoli, tenutasi a Napoli il 25 ottobre 2001, sono state fornite dalla Bagnoli SpA le prime quantificazioni delle possibili riduzioni dei costi preventivati.

In particolare, la Bagnoli SpA ha evidenziato come il completamento della cassa di colmata, da parte delle Autorità di Bacino del Porto di Napoli, potrebbe consentire di allocare 860.000 mc. di materiale proveniente dalla bonifica, risolvendo del tutto il problema della gestione dei rifiuti derivanti dalla bonifica della colmata presente a Bagnoli e contribuendo a semplificare la gestione del restante intervento nell'area ex Ilva, con riduzione degli oneri di bonifica del sito di 145 miliardi di lire. Il fabbisogno finanziario prospettato come necessario da parte dell'Autorità Portuale di Napoli per riprendere i lavori della cassa di colmata e portarli a termine con l'utilizzo del materiale di Bagnoli è quantificato in lire 70 miliardi.

Tali risorse potrebbero essere reperite sui fondi CIPE per infrastrutture, già posti a disposizione della Regione Campania nell'ambito dell'Accordo di Programma su trasporti e mobilità. Questa ipotesi permetterebbe un risparmio di 145 miliardi di lire ed accelererebbe la stessa bonifica di Bagnoli.

La Bagnoli SpA ha, inoltre, prospettato la possibilità di utilizzare il proprio personale in altre bonifiche nell'area campana; l'applicazione a tale attività di circa 50 unità comporterebbe un risparmio sui costi di bonifica di Bagnoli di 20 miliardi di lire.

Le due citate voci di «risparmio» (165 miliardi), unite ad un possibile maggior impiego di personale per attività di bonifica esterne al sito ex Ilva, che potrebbero elevare il risparmio a 150-200 miliardi, consentirebbero di completare l'intervento specifico, relativo alla bonifica dell'area di Bagnoli, con i 150 miliardi stanziati a tal fine dalla legge n. 388 del 2000 (finanziaria 2001), sulla base di procedure di gare pubbliche, senza le limitazioni ed i vincoli legati alla «incombenza» del personale della Bagnoli SpA.

Per quanto concerne la conservazione dei 16 manufatti di archeologia industriale, la copertura finanziaria può essere assicurata sempre nell'ambito dell'accordo programmatico.

Il Ministero dell'ambiente ha, infine, soggiunto che, attualmente, sono in corso contatti con tutti i soggetti pubblici interessati, per definire i contenuti di un possibile «accordo programmatico e procedimentale», il quale costituisca la premessa per il completamento della bonifica in questione.

Il Ministro dell'economia e delle finanze

TREMONTI

(4 marzo 2002)

MEDURI. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e dell'interno.* – Premesso:

che malgrado le numerosissime difficoltà economiche e ambientali la società Certacus di Reggio Calabria ha intrapreso un grosso progetto di impresa nel quadro e nella prospettiva di un finanziamento CEE;

che detto progetto prevede in una zona ampiamente degradata della città di Reggio Calabria, ma in forte sviluppo stante la recente realizzazione di un centro residenziale con strutture turistico-alberghiere, con annesso un centro medico riabilitativo per portatori di *handicap* e disabili, unitamente a un centro di studi della archeologia e scuola di artigianato con impianti sportivi ed altre strutture di sostegno;

che la progettazione e le relative richieste di riqualificazione urbana ed edilizia sono state inoltrate per un parere di ammissibilità al comune di Reggio Calabria dopo che è risultato fattibile l'approccio ai finanziamenti CEE e ciò in data 16 ottobre 1996;

che a questa richiesta il Sindaco del comune di Reggio Calabria rispondeva con una missiva del 7 marzo 1997 prot. 122 gab, con la quale si dichiarava ammissibile il programma inoltrato e si dava il nulla osta all'approfondimento dello stesso da parte dell'Amministrazione;

che la pratica passava così all'elaborazione degli Uffici tecnici da qui scaturiva una relazione tecnica a firma architetto Melchini che giudicava in senso positivo la vicenda;

che la pratica passava quindi in Commissione del Territorio che, dopo lunghe discussioni, la rimetteva, in data 24 febbraio 1998, con parere favorevole al voto del Consiglio comunale;

che la pratica medesima veniva bloccata su intervento degli Assessori alle politiche comunitarie Pensabene ed all'ambiente Barillà, che caldeggiavano per la stessa zona l'approvazione del cosiddetto piano Urban che poi, naturalmente, veniva approvato dal Consiglio comunale;

che la perimetrazione del territorio necessario per il detto Piano Urban però vedeva la creazione di vincoli territoriali proprio sul progetto della Certacus, tant'è che oltre ad una sovrapposizione di superficie si creava l'assurda operazione di perimetrare la collina di Pentimele tagliando in due la proprietà della Certacus vanificando così qualsiasi speranza di approvazione del progetto in quanto i vincoli del detto piano Urban vietano insediamenti di qualsiasi genere all'interno del perimetro;

che l'operazione politica ed amministrativa è stata chiaramente quella di favorire alcuni interessi economici e politici collegati ad una spavalda gestione dei fondi e del settore ambiente e, contemporaneamente, vanificare astutamente con un artificio la possibilità dell'impresa di urbanizzare il proprio terreno e, nel contempo, non farla così accedere ai finanziamenti CEE lasciandoli liberi agli ambienti o politici degli Assessori e della Giunta;

che ciò rilevato, ed atteso che il Sindaco della città si ostina a non rispondere, a non dare alcun cenno alle sollecitazioni dell'impresa, a non ricevere i suoi rappresentanti e ad avallare operazioni poco chiare;

che l'impresa ha progettato di impegnare nel progetto in questione ben 813 unità lavorative con un impegno di spesa di oltre 260 miliardi di lire per investimenti con l'aggiunta di un ritorno di indotto pari ad un altro 100 per cento;

visto il grave atteggiamento e l'illegalità amministrativa della vicenda;

considerato anche che della vicenda è stata interessata la Procura di Reggio Calabria che ha intrapreso una seria e puntuale indagine a mezzo di un magistrato giovane e preparato, ma che ciò non può essere sufficiente per la soluzione dei problemi della Certacus in quanto solo atti amministrativi *ad hoc* possono rendere fattibile il progetto originario,

si chiede di sapere:

quali azioni i Ministeri aditi vorranno intraprendere allo scopo di evitare che una grande operazione di utilità pubblica e sociale e lavorativa di portata notevole venga ad essere frenata da operazioni di basso profilo clientelare attraverso l'utilizzo di strutture ambientali demaniali quali il Fortino di Pentimele e l'utilizzo di fondi strutturale CEE di enorme significato politico e di sviluppo della città;

se non intendano intervenire sul Sindaco della città perché elimini gli atti irregolari e viziati e proceda alla determinazione ufficiale sulla proposta Certacus attraverso il rilascio delle autorizzazioni urbanistiche necessarie attraverso gli strumenti delle varianti e dei nulla osta amministrativi.

(4-00344)

(3 agosto 2001)

RISPOSTA. – Si risponde all'atto ispettivo indicato in oggetto per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

In merito alle problematiche evidenziate, per quanto di competenza, si fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha curato l'attuazione del PIC Urban di Reggio Calabria.

Il programma comunitario Urban Italia 94-99, composto da 16 sottoprogrammi destinati ad altrettante città tra le quali è ricompresa la città di Reggio Calabria, è stato adottato con decisione comunitaria del 30 aprile 1966, n. C(96)890. Il programma medesimo, secondo i Regolamenti comunitari, avrà termine al 31 dicembre 2001.

Il progetto oggetto dell'interrogazione, in quanto non ricompreso nel PIC Urban approvato, non rientra tra le competenze di questa Amministrazione e, pertanto, nulla si può riferire in merito.

Il Ministero dell'interno, da parte sua, ha fatto conoscere che la società Certacus ha presentato al Comune di Reggio Calabria un progetto preliminare di intervento urbano, con insediamenti socio-turistico-residenziali e di riurbanizzazione del centro sub-urbano di Vito Superiore (Reggio Calabria).

Il predetto progetto interessa una superficie di 11 ettari, di proprietà privata, destinata dal piano regolatore del Comune in parte a verde attrezzato in parte a zona omogenea e agricola.

La realizzazione dell'opera presuppone una variante al piano regolatore generale con l'interessamento di una parte dell'area collinare di Pentimele, sul cui sito, invece, l'amministrazione comunale intende realizzare un parco urbano, nell'ambito del cosiddetto programma «Urban» approvato con delibera del consiglio comunale n. 89 del 30 ottobre 1995.

Con tale atto deliberativo il Comune di Reggio Calabria ha manifestato la volontà di creare un «polmone» verde attrezzato, tra il centro urbano e la periferia della città, preservando così dalla cementificazione l'area interessata.

Alla luce di quanto sopra, è venuto a mancare l'interesse pubblico alla variante al piano regolatore generale che avrebbe consentito quel tipo di intervento progettuale presentato dalla società Certacus.

Il Ministero dell'interno comunica, inoltre, che hanno espresso parere sfavorevole alla proposta della società «Certacus», sia il secondo settore – Pianificazione Territoriale – sia la 1^a Commissione-Assetto del territorio del comune di Reggio Calabria.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPIRI

(28 febbraio 2002)

MELELEO. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso:

che i lavoratori a tempo determinato di cui alla legge 18/08/2000, n. 242, da giugno 1996 a marzo 1997 sono stati inseriti nei progetti per lavoratori socialmente utili, promossi dal Ministero della giustizia;

che da marzo 1997 ad ottobre 2000 gli stessi hanno effettuato servizio per 36 ore lavorative, con progetti promossi, finanziati ed integrati dallo stesso Ministero;

che da novembre 2000, per effetto della legge n. 242 del 18 agosto 2000, 1850 lavoratori sono stati assunti dal Ministero con contratto a tempo determinato della durata di 18 mesi (scadenza 30 aprile 2002) senza interruzione del rapporto lavorativo;

che le direzioni dei servizi periferici del Ministro della giustizia interessate hanno manifestato attestazioni di stima ed apprezzamenti per la dedizione e l'impegno profuso nell'ambito lavorativo dai summenzionati lavoratori,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo tenga presente tutto questo e se non ritenga di dover procedere alla stabilizzazione o al rinnovo del contratto, previa assegnazione dei fondi necessari, attualmente non segnalati né previsti nella legge finanziaria 2002.

(4-00741)

(25 ottobre 2001)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, va preliminarmente rilevato che il legislatore ha provveduto, in sede di approvazione della legge finanziaria per l'anno 2002, a prorogare il contratto a tempo determinato dei lavoratori socialmente utili. Questi lavoratori, assunti – in forza dell'articolo 1, comma 2, lettera *a*) della legge n. 242 del 2000 – presso il Ministero con un contratto di lavoro a tempo determinato con scadenza il 30 aprile 2002, hanno possibilità di continuare a prestare l'attività lavorativa alla quale sono stati assegnati sino al 31 dicembre 2002 (articolo 19, comma 1, della legge 28 dicembre 2001, n. 448). Invero, il Ministero è stato autorizzato ad avvalersi del contingente di personale citato sino alla data sopra indicata purché non si eccedano le spese sostenute nell'anno 2001 per tali rapporti di lavoro a tempo determinato.

In ordine al profilo della auspicata stabilizzazione dei rapporti di lavoro va, preliminarmente, osservato che la finanziaria per l'anno 2002 fa divieto alle amministrazioni dello Stato di procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato e sanziona espressamente con la nullità eventuali stipulazioni di contratti (articolo 19, comma 1, della legge n. 448 del 2001). In deroga a tale divieto la norma, peraltro, consente al Ministero della giustizia, «con riferimento alle specifiche esigenze del settore», di definire – per l'anno 2002 – un «programma straordinario di assunzioni nel limite di 500 unità di personale appartenente alle figure strettamente necessarie ad assicurare la funzionalità dell'apparato giudiziario. Il programma di assunzioni va presentato per l'approvazione alla Presidenza del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'economia e delle finanze».

Allo stato, il Ministero sta procedendo – in ottemperanza alle disposizioni normative citate – ad una ricognizione delle carenze di organico in modo da enucleare le posizioni economiche e le figure professionali (di

cui al contratto collettivo nazionale di lavoro ed al contratto integrativo vigenti) più necessarie – in via immediata – ad assicurare la migliore funzionalità dell'apparato giudiziario.

Il Ministro della giustizia

CASTELLI

(8 marzo 2002)

MONTALBANO. – *Al Ministro dell'interno* – Premesso che:

con provvedimento del 24 febbraio 2001 si è provveduto da parte di codesto Ministero alla nomina del generale Roberto Lucci a Commissario straordinario per l'emergenza idrica in Sicilia;

a causa della perdurante siccità degli anni passati l'agricoltura della zona del Ribereze nella provincia di Agrigento ha subito gravi danni ed interi impianti risentono ancora di un grave stato di sofferenza vegetativa;

le periodiche crisi e le continue inadempienze con cui si fa fronte alle stagioni irrigue sono già state causa scatenante di gravi turbative dell'ordine pubblico;

l'organizzazione logistica del competente consorzio in ordine ai contratti ed alle prenotazioni dei turni irrigui non è improntata a rigorosi criteri di razionalità;

ancora una volta si sta accumulando un vistoso e pregiudizievole ritardo della campagna irrigua che finirà per comportare, in considerazione della vastità del territorio del comprensorio ex Gorgo, per molte aziende turni di prima irrigazione a fine luglio;

ciò costituisce una beffa ai danni di quei produttori che avevano ricevuto comunicazione della disponibilità dell'acqua a partire dal 2 maggio 2001 da nota del Commissario delegato per l'emergenza idrica in Sicilia protocollo n. 544/RE.15 del 2 maggio 2001;

si è proceduto alle prove delle condutture con colpevole ritardo dovendosi solo ad esso registrare continui guasti in seguito all'immissione dell'acqua,

l'interrogante chiede di sapere quali adempimenti e determinazioni si intenda assumere al fine di garantire tempestivamente i normali turni di irrigazione ed evitare ulteriori danni per l'agricoltura del comprensorio di Ribera.

(4-00076)

(27 giugno 2001)

RISPOSTA. – Com'è noto, per avviare a soluzione i problemi sollevati è stato dichiarato lo stato di emergenza idrica nei territori delle province di Agrigento, Enna, Caltanissetta, Palermo e Trapani, prorogato sino alla data del 31 dicembre 2001.

Con ordinanza n. 3108 datata 24 febbraio 2001 il Ministro dell'interno delegato per il coordinamento della protezione civile ha nominato un Commissario per fronteggiare la situazione di crisi idrica che periodicamente colpisce tali province, assegnando compiti specifici e risorse finanziarie.

Lo stesso Commissario è stato autorizzato, con una successiva ordinanza, la n.3114 del 19 marzo 2001, a provvedere agli interventi di manutenzione delle reti idriche, utilizzando, allo scopo, le risorse finanziarie assegnate dalle due ordinanze citate e da una successiva, la n. 3128 del 27 aprile 2001, per un totale di 92,4 miliardi di lire.

Rientrano anche nelle disponibilità del Commissario delegato, previa intesa con la Regione Siciliana, le risorse costituite dai fondi comunitari 2000 - 2006 per l'attuazione di interventi strategici non ricompresi dal piano degli interventi.

Il Commissario, sulla base dell'articolo 1, comma 1, della stessa disposizione ministeriale precedentemente indicata, ha, tra l'altro, ritenuto opportuno devolvere agli Uffici Territoriali di Governo interessati il coordinamento di tutte quelle attività di pianificazione per l'emergenza immediata, per quelle a medio termine e quelle strategiche, richiedendo la creazione presso gli stessi di un punto di riferimento e la nomina di un funzionario referente.

Durante il periodo di gestione commissariale è stata organizzata la distribuzione dell'acqua per tutti i Comuni delle province, oggetto dell'ordinanza n. 3108 del 2001, prevedendo, per ogni abitante, una dotazione minima giornaliera di circa 200 litri e una dotazione maggiore per i Comuni capoluogo di provincia e per quelli che ospitano Ospedali di rilievo, Tribunali, Case circondariali.

Nonostante la turnazione nella distribuzione dell'acqua nell'estate scorsa sia stata di gran lunga inferiore a quelle applicate negli anni precedenti, permane una situazione di difficoltà dovuta ad una non adeguata manutenzione delle reti di distribuzione, dei relativi serbatoi e delle condotte di adduzione.

Il miglioramento dei tempi di turnazione si è ottenuto grazie ad una serie di massicci interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture che hanno consentito di aumentare l'assegnazione giornaliera di acqua per ogni cittadino.

Pur nell'ambito dei particolari poteri straordinari, le numerose opere di manutenzione necessarie, già avviate da parecchi anni e la cui realizzazione presuppone un impegno di spesa per svariati miliardi, non consentono tuttavia la conclusione degli interventi in tempi brevi.

In ogni caso, in vista dell'esecuzione di lavori futuri si è acquisito il parere favorevole della Regione Siciliana, su un documento che propone l'esecuzione di interventi ritenuti prioritari, da realizzare con i fondi previsti negli accordi di programma quadro «Agenda 2000», quali:

- i lavori di risanamento della diga Ancipa;
- la realizzazione del 4° modulo del dissalatore di Gela;

il rifacimento acquedotto Favara di Burgio;
il rifacimento condotta acqua dissalata Gela – Aragona;
il rifacimento acquedotto Montescuro Ovest;
il rifacimento acquedotto Montescuro Est;
la costruzione della diga di Blufi;
il potenziamento del dissalatore di Trapani;
la costruzione adduttrice dalla diga Rosamarina al potabilizzatore Risalaimi;
il completamento diga Gibbesi;
i lavori di sfangamento della diga Olivo;
i lavori di recupero della diga Comunelli;
il trattamento delle acque della diga Villarosa;
i lavori di completamento della diga Pietrarossa.

Infine la commissione tecnica (*ex* ordinanza n. 3052/2000) ha proceduto all'esame di altri progetti per i quali ha espresso parere positivo con prescrizioni per i lavori di ripristino della funzionalità della centrale Gammauta per il sollevamento delle acque del fiume Sosio nel lago Raia e per quelli di sostituzione di tratti dell'acquedotto Montescuro Est, nelle contrade S. Vito e Bordonaro nel comune di Caccamo.

In merito poi al problema specifico della manutenzione delle reti idriche e degli invasi sono state espletate gare d'appalto per i lavori urgenti sulla diga Scanzano per un importo di 4,7 miliardi di lire, per l'esecuzione dei lavori di «by-pass» degli acquedotti Blufi e Fanasco, della diga Fanaco e l'indagine geognostica per la riparazione della condotta di Licata-Canicattì per un totale di 3,967 miliardi di lavori.

Si è provveduto, altresì, all'adeguamento a norma delle dighe Leone, Rossella, Poma, Nicoletti, Trinità, Castello e S. Giovanni, ed alla manutenzione dell'acquedotto Montescuro Ovest, dell'acquedotto di Fanaco, di tratti della condotta Antipa Alto e di quella straordinaria del potabilizzatore Fanaco, alle proiezioni geofisiche nell'area Rocca Stefana ed alla perforazione e alle prove di portata per la realizzazione di un pozzo in area Aculeia per un importo pari a 44,125 miliardi di lire.

Sono state inoltre autorizzate progettazioni relative ad interventi di manutenzione straordinaria sulle reti idriche comunali per un importo, in linea di massima, pari a 50 milioni di lire per ogni singolo progetto, per un impegno complessivo di 10 miliardi di lire, la redazione del progetto per il ripristino urgente della funzionalità del pozzo in località «La Marca» nel comune di Canicattì, dell'importo di 60 milioni di lire e la redazione del progetto per il ripristino urgente della funzionalità della centrale di sollevamento dall'invaso «Gammauta» all'invaso «Prizzi» del costo di 175 milioni di lire.

Nella seduta dell'11 gennaio scorso il Consiglio dei ministri, su proposta del ministro Scajola, ha prorogato lo stato di emergenza relativo alla crisi di approvvigionamento idropotabile nelle cinque province siciliane fino al 31 dicembre 2002.

Con ordinanza, in corso di emanazione, sarà conferito al Presidente della Regione Sicilia l'incarico di Commissario Straordinario precedentemente scaduto e saranno definiti i contenuti della delega, i tempi, le modalità di esercizio e le norme a cui si potrà derogare.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

BALOCCHI

(1° marzo 2002)

NIEDDU. – *Al Ministro delle attività produttive.* – Premesso che:

la vicenda della Cartiera di Arbatax ha avuto ed ha una pesante ricaduta sull'economia e sull'occupazione del territorio dell'Ogliastra, già di per sé strutturalmente debole sul piano socio-economico;

per risolvere la situazione nella scorsa legislatura, nazionale e regionale, il governo e la giunta regionale della Sardegna hanno impegnato le necessarie risorse finanziarie e definito la strumentazione adeguata a sostenere l'avvio di nuove attività produttive, capaci di creare le alternative occupazionali perseguite;

sono stati esperiti e conclusi tutti i passaggi selettivi delle candidature imprenditoriali;

l'ultimo atto indispensabile a dare finalmente concretezza agli sforzi sino ad ora dispiegati è la delibera CIPE;

già il CIPE si è pronunciato con propria delibera il 3 maggio scorso;

inspiegabilmente il provvedimento riguardante Arbatax non risulta più iscritto all'ordine del giorno della riunione del CIPE del 21 dicembre 2001,

l'interrogante chiede di sapere, stante la drammatica situazione in essere nel territorio e tra i lavoratori e dunque l'urgenza di avviare le nuove attività produttive, se il Governo non ritenga utile ed indispensabile iscrivere il provvedimento in questione all'ordine del giorno della riunione del CIPE del 21 dicembre prossimo.

(4-01135)

(19 dicembre 2001)

RISPOSTA. – Si fa riferimento alla interrogazione in oggetto, relativa al contratto di programma per la ripresa produttiva della Cartiera di Arbatax.

Al riguardo si comunica che il 7 febbraio 2002 il Ministero delle attività produttive ha avanzato al CIPE la proposta di adozione della delibera definitiva per l'iniziativa della Nebiolo Printech, confermativa di quanto già deliberato nella seduta del Comitato del 3 maggio 2001. La proposta è stata approvata dal CIPE nella riunione del 14 febbraio 2002.

La procedura si concluderà con la stipula del contratto, completate le formalità di registrazione della suddetta deliberazione.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive

VALDUCCI

(4 marzo 2002)

PASCARELLA. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso che: la stazione radio di Napoli-Marcianise che trasmette su KHZ 657 è l'unica trasmittente che assicura alla Campania e a tutto il Meridione una ricezione ottimale e che è comparata a quella di Milano 1 e Roma 2;

fino a qualche mese fa il programma «Notturmo Italiano» è stato messo in onda anche dalla stazione di Napoli, ma dal mese di ottobre questa stazione è stata inspiegabilmente esclusa per cui gli abbonati del Meridione sono stati privati della possibilità di poter usufruire di tale trasmissione;

ciò costituisce una discriminazione per gli abbonati del Sud,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno avviare quelle procedure che possano permettere il ripristino della stazione radio di Napoli e ridare ai tanti ascoltatori di questa parte del Paese la possibilità di poter continuare ad ascoltare il programma «Notturmo Italiano».

(4-00990)

(28 novembre 2001)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che la legge 14 aprile 1975, n. 103, ha attribuito la materia dei controlli sulla programmazione della RAI alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

Tuttavia, allo scopo di potere disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame, si è provveduto ad interessare la concessionaria RAI, la quale ha riferito che il programma «Notturmo Italiano» fa parte dei servizi radiofonici che essa effettua per conto della Presidenza del Consiglio dei ministri e sulla base di apposite convenzioni per gli italiani residenti all'estero al fine di garantire la più ampia diffusione della conoscenza della lingua e della cultura italiana nel mondo.

Detti servizi vengono diffusi in onda corta attraverso gli impianti di Roma-Prato Smeraldo e in onda media notturna attraverso gli impianti di Roma-Santa Palomba e Milano-Siziano.

A seguito della disattivazione prima e del depotenziamento poi di Roma-Santa Palomba a causa delle vicende legate alle problematiche relative all'elettromog, il citato programma «Notturmo Italiano» è stato trasmesso in onda media, dalle ore 24 alle ore 06, dalla stazione di Napoli-Marcianise per quasi un anno, fino a qualche tempo fa.

Al riguardo la RAI ha fatto presente che si sta valutando la possibilità di un'eventuale riattivazione di tale servizio.

Il Ministro delle comunicazioni

GASPARRI

(5 marzo 2002)

PASINATO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

dal deposito della Ditta SVEG Beyfin di Bassano del Grappa, nella giornata di lunedì 17 settembre 2001, per un incidente è fuoriuscita una nube di gas dell'ordine dei 20.000 litri;

l'effetto sulla popolazione per tale incidente ha prodotto enorme preoccupazione per la sicurezza civile trattandosi altresì di zone densamente abitate in rapporto alla consistenza della diffusione territoriale della nube gassosa;

tale impianto di deposito e travaso GPL è stato autorizzato per 4 serbatoi da 300 mc, per 3 serbatoi da 200 mc e per 24 mc di GPL in bombole per un totale di mc 1824;

la concessione edilizia relativa all'impianto è stata rilasciata l'8 settembre 1992 dopo che la Regione del Veneto ha espresso in data 11 giugno 1991 parere favorevole per l'aspetto urbanistico ed igienico sanitario e che il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato di concerto con il Ministero delle finanze ha concesso con decreto n. 15424 del 25 giugno 1992 di installare l'impianto della capacità complessiva di 1824 mc pari a 1.824.000 litri;

considerato che:

l'impianto citato in premessa è inserito in un contesto territoriale caratterizzato dalla presenza di civili abitazioni e numerose attività produttive e intersecato da importanti e molto frequentate arterie viarie e che, nell'ipotesi di incidente, verrebbe interessata una vasta zona della pedemontana veneta;

la presenza di così consistente impianto e attività genera di per sé potenziale pericolo trattandosi di una sostanza aeriforme e diffondendosi si abbassa alla quota del suolo, rendendo particolarmente possibile e abbastanza facile l'innescò di possibili combustioni,

l'interrogante chiede di sapere:

se l'installazione sia avvenuta nel rispetto delle regole e di tutte le prescrizioni che la normativa prevede per tali attività e, nel caso in cui ciò non sia avvenuto, a chi si debba attribuire la responsabilità;

se sia fattibile che un impianto di tali dimensioni sia localizzato nelle immediate vicinanze di civili abitazioni, senza garantire agli abitanti soddisfacente sicurezza e vivibilità;

se sia oltremodo possibile che l'impianto sia stato attivato senza la preventiva predisposizione di un adeguato piano di emergenza esterno e di una capillare informazione e istruzione della popolazione;

se vi siano responsabilità omissive da parte delle autorità competenti o di soggetti amministrativamente coinvolti nei controlli per garantire la sicurezza dell'impianto conformemente alle autorizzazioni in essere;

se non si ritenga che i motivi di interesse pubblico, legati alla sicurezza civile, siano prevalenti oggi rispetto alla permanenza di quella specifica attività produttiva e se, quindi, si ritenga di far attivare presso il Ministero competente le procedure per la revoca delle autorizzazioni all'attività di travaso del GPL lavorato nell'azienda citata.

(4-00529)

(28 settembre 2000)

RISPOSTA. – Preliminarmente si rappresenta, in relazione all'installazione dell'impianto presso lo stabilimento di Bassano del Grappa (Vicenza) della ditta Beyfin SpA – Divisione SVEG, ove il 17 settembre 2001 si è verificato l'incidente oggetto dell'interrogazione presentata dall'onorevole interrogante, che dall'esame della documentazione agli atti in possesso dell'Ispettorato Interregionale dei vigili del fuoco del Veneto ed il Trentino-Alto Adige la realizzazione dello stabilimento in parola è avvenuta nel pieno rispetto delle regole e di tutte le prescrizioni previste dalla normativa vigente, che disciplinano, in modo chiaro ed inequivocabile, l'iter procedurale ed i contenuti tecnici finalizzati, per siffatta tipologia di attività, sia al rilascio delle preventive autorizzazioni che allo svolgimento dei controlli periodici da parte delle Autorità competenti.

La suddetta normativa, in particolare, definisce:

le modalità per la redazione e la presentazione dei rapporti di sicurezza da parte dei gestori di stabilimenti a rischio di incidente rilevante (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 marzo 1989);

i criteri di analisi e valutazione dei rapporti di sicurezza per siffatta tipologia di stabilimenti da parte delle Autorità competenti (decreto ministeriale 15 maggio 1996 del Ministero dell'ambiente);

le specifiche misure di sicurezza anticendi per i depositi di GPL aventi capacità geometrica complessiva superiore a 5m³ (circolare 29 settembre 1956, n. 74, e decreto ministeriale 13 ottobre 1994 del Ministero dell'interno).

Dagli atti emessi dagli uffici centrali e periferici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e del Ministero dell'interno, nonché da quelli emessi da organismi locali e nazionali, emerge che l'attività in questione rispetta la normativa specifica di prevenzione incendi di cui alla citata circolare n. 74 del 1956, alla nota protocollo n. 2678/4106 del 3 febbraio 1983 e al decreto ministeriale 13 ottobre 1994 del Ministero dell'interno, nonché ogni altra norma e direttiva afferente ad altri organismi nazionali e locali.

Per quel che attiene, poi, all'ubicazione dell'impianto, nelle immediate vicinanze di civili abitazioni, e le relative garanzie di sicurezza e vivibilità per le popolazioni interessate, si fa presente che lo stabilimento, avente appena una capacità geometrica complessiva di 1.824 m³ di

GPL, non risulta essere, tra quelli presenti nella Regione Veneto, il maggiore per potenzialità.

La realizzazione dello stabilimento è stata d'altra parte autorizzata da tutte le Autorità competenti che, a vario titolo, hanno preso in considerazione tutti gli aspetti connessi alla sicurezza dello stesso e, conseguentemente, anche alla sicurezza del contesto in cui risulta essere inserito.

Va sottolineato, al riguardo, che dagli atti emessi dai comuni di Bassano del Grappa e di Rosà, nonché dagli elaborati grafici prodotti dall'allora Ditta SVEG, in fase di rilascio del nulla osta di fattibilità e di progetto particolareggiato, non risulta una destinazione d'uso delle zone limitrofe allo stabilimento in questione di tipo residenziale, fatta eccezione per qualche zona semirurale nel Comune di Bassano.

Inoltre, al paragrafo F/3, intitolato: «le distanze di sicurezza esterne», della nota n. 2514/94 datata 14 marzo 1994, del Settore Urbanistica del comune del Comune di Bassano del Grappa, indirizzata al Comitato di Ponte Storto, dove è richiamato chiaramente il rispetto delle distanze di sicurezza esterne rispetto allo stabilimento in questione, sono altresì riportati gli impegni assunti dal succitato Comune di Bassano per il miglioramento della viabilità nella zona ove ora risulta ubicato lo stabilimento.

In riferimento alla presunta attivazione dell'impianto senza la preventiva predisposizione di un adeguato piano di emergenza esterno e di una capillare informazione della popolazione, va precisato che la vigente normativa (articolo 17, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 175 del 1988) assegnava al Prefetto, competente su territorio, il compito di predisporre il piano di emergenza esterno, sulla scorta sia delle informazioni acquisite dal fabbricante, sia del parere espresso dal comitato di cui all'articolo 15 del medesimo decreto del Presidente della Repubblica avvalendosi, a tal fine, della collaborazione del comitato di cui al comma 1, punto 1, dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 6 febbraio 1981, n. 66.

Analogamente, la normativa attualmente vigente (articolo 20, comma 1, del decreto legislativo n. 334 del 1999) stabilisce che il Prefetto competente per territorio, sulla base delle informazioni acquisite dal gestore, delle conclusioni dell'istruttoria e d'intesa con le regioni e gli enti locali, predispone il piano di emergenza esterno allo stabilimento, coordinandone l'attuazione.

Per quello che attiene la rilevazione di eventuali responsabilità da parte delle autorità competenti o di soggetti amministrativamente coinvolti nei controlli a garanzia della sicurezza dell'impianto, in conformità alle autorizzazioni rilasciate, non si ritiene che vi siano state inadempienze, né da parte degli uffici periferici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, né da parte delle Autorità competenti locali e nazionali.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

BALOCCHI

(27 febbraio 2002)

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

che l'articolo 15 della legge n. 108 del 1996 istituiva il «Fondo per la prevenzione del fenomeno dell'usura»;

che le somme di 300 miliardi di lire venivano erogate al 70 per cento ai Confidi e per il restante 30 per cento alle associazioni ed alle fondazioni antiusura;

che ad oggi si contano ufficialmente 214 Confidi, 22 fondazioni e 46 associazioni;

che risulta all'interrogante una documentazione che attesta che non tutte tra queste organizzazioni mettono in atto le norme in vigore e per cui sono state fondate;

che alcune fondazioni per statuto non possono tutelare soggetti economici ed imprenditori, in quanto rivolgentisi solo alla tutela delle famiglie;

che esistono alcuni Confidi ed associazioni che eludono la legge, negando i fondi ad operatori economici a rischio e/o a protestati,

si chiede di conoscere come siano state impegnate le somme in carico ai suddetti Confidi, fondazioni ed associazioni e se non si intenda renderne noti i bilanci.

(4-00117)

(4 luglio 2001)

RISPOSTA. – Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente l'attività svolta per prevenire il fenomeno dell'usura.

Al riguardo, si fa, innanzitutto, presente che, con la legge 18 marzo 1996, n. 108, sono state introdotte nell'ordinamento una serie di disposizioni specifiche in materia di usura, tra le quali l'istituzione del «Fondo di prevenzione per il fenomeno dell'usura», con consistenza complessiva di 300 miliardi di lire, diviso in tre quote di 100 miliardi per ciascuno degli anni finanziari 1996, 1997 e 1998. Beneficiari dei contributi di detto Fondo sono:

per il 70 per cento dell'importo stanziato, consorzi e cooperative di garanzia collettiva fidi (Confidi), costituiti da associazioni di categoria imprenditoriali e da ordini professionali;

per il rimanente 30 per cento, fondazioni ed associazioni riconosciute per la prevenzione del fenomeno dell'usura, iscritte in apposito elenco tenuto da questa amministrazione.

Poichè il regolamento per la gestione del Fondo, previsto dalla citata legge n. 108 del 1996, è stato emanato con decreto del Presidente della Repubblica 11 giugno 1997, n. 315, ed è entrato in vigore il 4 ottobre 1997, è stato possibile erogare i contributi relativi agli anni 1996 e 1997 solo successivamente.

Per l'esercizio finanziario 2001, è stato previsto il rifinanziamento del Fondo per un ammontare pari a 100 miliardi di lire.

I contributi erogati dal Fondo sono destinati a fungere, secondo le competenze istituzionali e territoriali degli Enti sopra individuati, quale fondo di garanzia per prestiti di tipo bancario a favore di soggetti in difficoltà, o ricadenti nel settore delle famiglie e delle professioni (Associazioni e Fondazioni) o appartenenti al settore artigianale, commerciale ed imprenditoriale (Confidi).

Si è, comunque, dell'avviso che le problematiche evidenziate nell'interrogazione potranno essere superate solo con nuove disposizioni legislative.

Con riferimento, infine, all'attività svolta dalle Fondazioni e dalle Associazioni, si trasmettono in allegato due prospetti riepilogativi dell'operatività dichiarata dagli Organismi in questione al 31 dicembre 2000 relativamente ai fondi pubblici ottenuti in gestione.

Il Ministro dell'economia e delle finanze

TREMONTI

(4 marzo 2002)

PERUZZOTTI. – *Ai Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che nei giorni scorsi nell'aeroporto della Malpensa si è verificata una fuoriuscita di carburante su un piazzale dello scalo causata presumibilmente da un guasto ad una valvola delle condutture sotterranee di carburante;

che al di là dello specifico episodio, per altro preoccupante, periodicamente balza alla ribalta il problema della sicurezza all'interno dell'aeroporto della Malpensa, più volte denunciato da alcuni addetti ai lavori e puntualmente smentito dalla società che gestisce l'aeroporto;

che comunque risulta allo scrivente la carenza cronica dell'organico dei Vigili del Fuoco in provincia di Varese che spesso deve sopperire con chiusura dei distaccamenti provinciali per integrare l'organico di Malpensa;

che più volte è stato segnalata questa difficile situazione senza aver mai per altro trovato risposta presso il Governo precedente,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di integrare nell'immediato l'organico dei Vigili del Fuoco in provincia di Varese e a Malpensa e di avviare, al fine di verificare quale effettivamente sia la situazione della sicurezza all'interno dell'aeroporto, un'indagine ispettiva che possa entro breve termine portare a pubblica conoscenza quale sia effettivamente la realtà all'interno dell'importante struttura, per evitare inutili allarmismi ma soprattutto per evitare che in caso di incidente non si mettano a repentaglio non solo il personale dell'aeroporto e gli utenti ma anche le popolazioni dei comuni situati vicino lo scalo aeroportuale.

(4-00363)

(18 settembre 2001)

RISPOSTA. – L'organico del servizio antincendi aeroportuale del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco assegnato all'aeroporto di Varese-Malpensa consta attualmente di 180 unità, sufficienti a garantire l'efficienza di uno scalo rientrante nella IX categoria ICAO.

Tuttavia, un ulteriore potenziamento è previsto in tempi brevi. Infatti il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di attuazione della legge 10 agosto 2000, n. 246, concernente il «Potenziamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco», prevede, tra le urgenti esigenze di servizio cui far fronte con l'aumento di organico previsto dalla norma stessa, il potenziamento dei servizi antincendi aeroportuali, resosi necessario a seguito della riclassificazione degli scali.

Questo consentirà di disporre del nuovo contingente di personale dei Vigili del fuoco e di assegnare alla sede aeroportuale di Malpensa 86 nuove unità operative che garantiranno una maggiore efficienza del servizio.

Per quello che attiene specificatamente l'eventualità di disporre un'indagine ispettiva sulla sicurezza all'interno dell'aeroporto, si fa presente che alcune delle competenze atte a garantire il servizio di soccorso esulano da quelle attribuite al distaccamento dei vigili del fuoco, riguardando la direzione dell'aeroporto, cui compete la predisposizione dei piani di emergenza previsti dalla legislazione ICAO, sia per incidenti che si verificano all'interno che all'esterno dello scalo aeroportuale.

Da un'indagine recentemente effettuata, è emerso che su un'area di 10 km di raggio, rispetto all'ubicazione dell'aeroporto, non sono state evidenziate situazioni di particolare inadeguatezza dei sistemi di sicurezza anche se si è registrata la necessità di acquisire ulteriori mezzi e attrezzature di intervento.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

BALOCCHI

(5 marzo 2002)

PERUZZOTTI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 1° novembre 2001 presso il distaccamento aeroportuale di Malpensa è stato raggiunto il record per quanto concerne il numero di Vigili del Fuoco assenti per malattia;

sull'organico minimo previsto di 25 unità ben 11 sono state forse colpite da una sindrome sconosciuta alla scienza medica;

spesso in concomitanza di feste comandate si è costretti ad attingere al personale di distaccamenti provinciali, arrivando all'inevitabile loro chiusura, con grave danno alla cittadinanza contribuente,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga opportuna un'indagine medico-ispettiva presso i locali occupati dai Vigili del Fuoco di Malpensa al fine di accertare la presenza di virus o infezioni batteriche particolari, cosa da non escludersi in ambiente aeroportuale intercontinentale;

se non si ritenga altresì di verificare il grado di attendibilità delle visite specialistiche fatte dagli aspiranti Vigili del Fuoco al momento dell'immatricolazione nel Corpo.

(4-00798)

(6 novembre 2001)

RISPOSTA. – Si rappresenta, preliminarmente, che l'organico del servizio antincendi aeroportuale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco assegnato all'aeroporto di Varese-Malpensa consta attualmente di 180 unità, sufficienti ad assicurare l'efficienza di uno scalo, come quello in argomento, rientrante nella IX categoria ICAO.

Per quanto attiene allo stato di infermità della componente operativa, in servizio presso il Distaccamento aeroportuale in parola, si precisa che la certificazione dell'incapacità temporanea al lavoro per motivi di salute è demandata alla competenza del medico di base, mentre le A.S.L. territoriali sono incaricate del successivo accertamento, a richiesta del datore di lavoro, da effettuarsi al domicilio del lavoratore con la conseguente emissione del motivato parere medico legale circa la presenza o meno dello stato di mobilità temporanea e relativa prognosi medico-legale, non necessariamente conforme a quella clinica.

Da accertamenti effettuati presso il Comando Provinciale dei vigili del fuoco di Varese è emerso che tutte le comunicazioni di malattia pervenute da parte del personale in servizio presso la sede aeroportuale di Malpensa sono state regolarmente surrogate da certificazione sanitaria e l'Ufficio competente del citato Comando ha provveduto ad espletare le consuete procedure per l'accertamento dello stato di infermità, mediante visite fiscali, presso i domicili degli interessati.

Ciò premesso, va evidenziato che per il personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco non è previsto alcuno speciale servizio idoneo ad assicurare in modo tempestivo e corretto il controllo dello stato «reale» di malattia dei lavoratori dipendenti da parte di medici del Servizio Sanitario del Corpo stesso, come invece era opportunamente previsto dalla previgente normativa.

Da ultimo, si può affermare che non risulta la presenza di nessuna malattia infettiva contagiosa tra il personale dei vigili del fuoco in servizio presso lo scalo in questione, né che le assenze per malattia siano dovute a patologie o cattiva salute preesistente all'assunzione in servizio.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

BALOCCHI

(5 marzo 2002)

PERUZZOTTI, MONTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* – Premesso:

che i servizi antincendio dell'aeroporto di Malpensa è svolto, ai sensi della legge n.930 del 1980, dal Corpo Nazionale Vigili del Fuoco. Il compito del servizio è principalmente inteso al salvataggio di vite umane e viene attuato interpretando quanto prescritto nell'annesso 14 della I.C.A.O. (International Civil Aviation Organization). Le procedure di emergenza sono prescritte e coordinate dall'ordinanza aeroportuale n. 8/98 a firma del Direttore dell'Aeroporto (E.N.A.C.). Il servizio di istituto prevede l'assistenza a pagamento agli aeromobili che effettuano rifornimento di carburante con passeggeri a bordo;

che i tempi previsti per poter fornire una prestazione antincendio adeguata sono ristrettissimi, il primo automezzo deve raggiungere il luogo dell'incidente entro due minuti; ovviamente per potere fornire tale prestazione è necessaria una professionalità di massimo livello ed una struttura logistica ottimizzata oltre ad automezzi assolutamente efficienti;

che il personale neoassunto sembra indulgere senza freno all'espediente della malattia: questa situazione causa indubbiamente enormi problemi che non investono soltanto l'aerostazione di Malpensa, ma che si riflettono su tutto il servizio di soccorso provinciale con frequenti chiusure dei distaccamenti di Saronno e di Somma Lombardo che devono così integrare il distaccamento di Malpensa che è prioritario. Le recenti acquisizioni di automezzi di soccorso fornite da una nota ditta italiana hanno evidenziato numerose lacune e soprattutto problemi ai dispositivi antincendio (con tutti i rischi che ne conseguono) e tali lacune sono state più volte segnalate all'Amministrazione di competenza senza per altro aver mai trovato riscontro;

che la legge n. 930/80 prescrive che la logistica sia a carico della società della gestione aeroportuale e che fino all'apertura della nuova aerostazione la società che gestisce l'aeroporto ha sempre avuto attenzione alle problematiche dei Vigili del Fuoco. Attualmente il servizio antincendio è disposto in tre sedi: quella centrale posta tra le due piste, un «punto fuoco» rinnovato nel piazzale del terminal due ed una sede nuova che doveva essere solo provvisoria ma che sta diventando sempre più definitiva;

che la Sede centrale lamenta una sala operativa inadeguata, rumorosa al punto da non riuscire ad intendere le comunicazioni radio in caso di maltempo e comunque troppo piccola per le reali esigenze del servizio. La richiesta di adeguamento sarebbe stata più volte inoltrata e sollecitata senza mai per altro ottenere risposte. La sede provvisoria del terminal uno è normalmente rumorosa, essendo posta in aree tecnologiche, inidonea e mal climatizzata: nonostante le assicurazioni per la costruzione di una nuova sede, nulla sarebbe stato fatto. Manca un'apposita area dove effettuare le «prove a fuoco»; dall'apertura di Malpensa 2000 queste non sarebbero state più effettuate e il servizio antincendio «soffre» di mancata esperienza. Nessun programma informativo e organizzativo con strutture di primo intervento della società di gestione sarebbe stato proposto o attuato,

si chiede di conoscere:

quali azioni i Ministri in indirizzo intendano intraprendere per porre fine allo stato di disagio dei servizi antincendio dell'aeroporto di Malpensa;

se non si intenda verificare approfonditamente quali siano i criteri di assunzione e quali requisiti psicofisici vengano chiesti ai giovani che si arruolano nei Vigili del Fuoco, visto che troppo spesso gli stessi risultano essere di cagionevole salute (con ricorsi continui al medico e anche a lunghi periodi di malattia);

se non intendano inviare in provincia di Varese nuovi organici dei Vigili del Fuoco per evitare la chiusura dei distaccamenti situati sul territorio e se corrisponda al vero che proprio nel Comune di Saronno è in fase di costruzione la nuova caserma dei Vigili del Fuoco;

se non intendano avviare un'accurata indagine ispettiva al fine di verificare le situazioni suesposte, e tutta una serie di «allucinanti» situazioni che per buon gusto degli scriventi non vengono annoverate nella presente interrogazione.

(4-00468)

(25 settembre 2001)

RISPOSTA. – L'organico del servizio antincendi aeroportuale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco assegnato all'aeroporto di Varese-Malpensa consta attualmente di 180 unità, sufficienti comunque ad assicurare l'efficienza di uno scalo, come quello in argomento, rientrando nella IX categoria ICAO.

Ad ogni modo, essendo stato emanato in data 24 ottobre 2001 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 novembre 2001, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente la distribuzione per qualifiche dirigenziali, aree funzionali, posizioni economiche e profili professionali dell'incremento delle dotazioni organiche del Corpo nazionale dei vigili del fuoco in attuazione delle leggi 10 agosto 2000, n. 246, e 21 marzo 2001, n. 75, l'organico del Comando provinciale dei vigili del fuoco di Varese verrà, a breve, incrementato di 86 unità complessive che, in parte, verranno assegnate allo scalo aeroportuale di Malpensa.

Per quello che attiene, poi, in particolare l'eventualità di disporre un'indagine ispettiva sulla sicurezza all'interno dell'aeroporto in parola, si rappresenta, preliminarmente, che alcune delle competenze atte a garantire il servizio di soccorso esulano da quelle attribuite al distaccamento dei vigili del fuoco e sono invece afferenti alla direzione aeroportuale, cui compete la predisposizione dei piani di emergenza previsti dalla legislazione ICAO, per incidenti che si verifichino sia all'interno che all'esterno dello scalo aeroportuale.

Ciò premesso, si evidenzia che da un'indagine che è stata recentemente effettuata, in applicazione dell'emanazione dell'emendamento 4 dell'annesso XIV della convenzione ICAO – che detta norme sui servizi aeroportuali – e finalizzata all'ipotesi di intervento in caso di incidente ae-

reo, è emerso che su un'area di 10 Km di raggio rispetto all'ubicazione dell'aeroporto non sono state evidenziate situazioni di particolare inadeguatezza dei sistemi di sicurezza, grazie anche ai mezzi antincendi aeroportuali, in particolare di ultima generazione (autoidroschiuma e autoidroschiuma-polvere tipo Dragon della Ditta IVECO), che sono tutti regolarmente collaudati in perfetta aderenza agli *standard* internazionali ICAO, nonché rispondenti alle esigenze del soccorso aeroportuale.

Inoltre, vengono effettuate periodicamente simulazioni di emergenza nell'ipotesi di incidenti aerei, al fine di testare i tempi di risposta, i cui esiti sono sempre risultati in linea con quelli previsti dall'ICAO.

Si soggiunge, inoltre, che in merito alla realizzazione del campo prove (con la costruzione di un simulacro di aereo), nonché alla definizione delle problematiche relative alle situazioni logistiche relative ai vigili del fuoco aeroportuali, il Comandante Provinciale dei vigili del fuoco di Varese ha più volte sottoposto all'attenzione della Società di gestione aeroportuale (SEA di Milano) la necessità di un adeguamento, in termini di efficienza, delle strutture logistiche dei vigili del fuoco dello scalo.

Da ultimo si rappresenta, per quello che attiene allo stato di infermità della componente operativa, in servizio presso il distaccamento aeroportuale di Varese Malpensa, che la certificazione dello stato di incapacità temporanea al lavoro è competenza demandata al medico di base, mentre le A.S.L. territoriali sono incaricate del successivo accertamento, a richiesta del datore di lavoro, da effettuarsi al domicilio del lavoratore con la susseguente emissione del motivato parere medico-legale, circa la presenza o meno di uno stato di incapacità temporanea al lavoro specifico e relativa prognosi medico-legale, eventualmente diversa da quella clinica.

Non è previsto, quindi, per il personale del Corpo, uno speciale servizio idoneo ad assicurare in modo tempestivo e corretto il controllo dello stato «reale» di malattia dei lavoratori dipendenti da parte di medici del Servizio Sanitario del Corpo, come invece era opportunamente previsto dal precedente regime di controllo, ora sostituito dalla normativa citata.

Da ultimo, si può affermare che non risulta la presenza di nessuna malattia infettiva contagiosa tra il personale dei vigili del fuoco in servizio presso lo scalo in questione, né che le assenze per malattia siano dovute a patologie o cattiva salute preesistente all'assunzione in servizio.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

BALOCCHI

(5 marzo 2002)

PERUZZOTTI, PEDRAZZINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per conoscere in quale grande strategia di potenziamento ed efficienza del servizio ferroviario rientri la modifica dell'orario di arrivo alla stazione di Milano Centrale dell'espresso n. 1906 con partenza da Roma-Termini alle ore 23.20 ed arrivo a Milano Centrale alle ore 9.05.

Fino a pochi giorni fa l'arrivo del treno nel capoluogo lombardo era previsto alle ore 7.55, e questo orario permetteva all'utente di organizzare la giornata lavorativa al meglio potendo usufruire di ampia disponibilità di tempo anche in caso di ritardo.

Con il nuovo orario, peraltro sconosciuto alla stragrande maggioranza di chi usufruisce di questo treno, l'arrivo a Milano è previsto dopo le ore 9.00, con i ritardi caratteristici delle nostre Ferrovie, può slittare anche oltre le ore 10.00 e più.

Viste le proteste degli utenti costretti loro malgrado a prendere il treno, grazie anche al non certo felice momento che sta vivendo il trasporto aereo, gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di attivarsi presso le Ferrovie dello Stato per il ripristino del vecchio orario.

(4-00830)

(8 novembre 2001)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione indicata in oggetto, le Ferrovie dello Stato hanno precisato che la posticipazione dell'orario di arrivo del treno espresso 35810, già espresso 1906, è la conseguenza tecnica dell'inserimento di un ulteriore treno pendolare, che ha precedenza, nel nodo di Milano-Centrale.

Infatti, la fascia oraria tra le ore 6 e le ore 9 del mattino nei nodi ferroviari delle grandi città è prevalentemente riservata alla clientela pendolare. In particolare, a Milano-Centrale in tale fascia arrivano 38 treni pendolari, in media uno ogni 4/5 minuti.

Inoltre la Società precisa che il treno notte 35810 ha, in genere, un limitato livello di occupazione dei posti offerti: infatti, nel mese di settembre scorso, quando l'orario di arrivo a Milano era alle ore 7.59, il livello medio di occupazione è risultato pari a 60 viaggiatori, mentre nel successivo mese di ottobre, periodo in cui è stato effettuato il cambio di orario, si è registrato un aumento di 15 punti pari a 75 viaggiatori di media al mese.

Il *load factor* – cioè il rapporto tra viaggiatori e posti offerti – del treno in questione è stato di circa il 40 per cento nel corso del passato anno 2001.

Tuttavia, le Ferrovie dello Stato ravvisano la necessità di approfondire ed analizzare ulteriormente i dati del monitoraggio in corso, sia per riposizionare e rilanciare il prodotto sia per confermare o meno, nel prossimo orario di giugno 2002, l'attuale arrivo a Milano-Centrale alle ore 9.10.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPISI

(28 febbraio 2002)

SEMERARO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la città di Taranto, com'è certamente noto, ha finalmente assistito all'utilizzazione del famoso molo polisettoriale, grazie soprattutto all'inse-diamento della Evergreen che sta concretizzando un movimento di container di molto superiore addirittura a quanto era stato preventivato;

l'inse-diamento predetto crea ovviamente ingente traffico anche via-rio per la necessaria dislocazione sul territorio nazionale dei container per-venuti;

Taranto soffre però di una dotazione viaria che è certamente pre-giudizievole per lo sviluppo a cui non soltanto la stessa città di Taranto, ma l'intero Mezzogiorno d'Italia guarda con particolare attenzione;

a tal fine occorre considerare la necessità che Taranto venga diret-tamente collegata alla rete autostradale. Si pensi che, allo stato, per rag-giungere l'autostrada verso Nord occorre percorrere un tratto stradale di circa 50 km assolutamente inadeguato e che attraversa quasi un centro abi-tato e verso Sud occorre percorrere un tratto ancora più lungo;

è necessario, pertanto, intervenire con particolare urgenza,

si chiede di sapere se sia stata considerata tale emergenza in occa-sione della prossima legge finanziaria e in ogni caso quali concrete possi-bilità vi siano per la realizzazione in tempi brevi di quanto sopra esposto.

(4-00654)

(17 ottobre 2001)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente che la viabilità di col-legamento dell'abitato e del porto di Taranto con la viabilità nazionale viene garantita, in direzione nord, oltre che dall'Autostrada A14 che ter-mina a circa 20 chilometri dalla città, da due possibili itinerari:

strada statale n. 7 Appia, tratto di 17 chilometri attraverso la zona industriale di Massafra - sezione a carreggiata unica;

strada statale n. 106 Ionica e strada statale n. 106/Dir, tratto 21 chilometri – sezioni a doppia carreggiata per i 15 chilometri della strada statale n. 106 e per 3 chilometri della strada statale n. 106/Dir, di cui solo 3 chilometri sono ancora a carreggiata unica.

L'ANAS precisa che, per i suindicati itinerari, è attualmente in corso la progettazione di ammodernamento.

Il progetto relativo alla strada statale n. 106/Dir risulta essere in fase di avanzata progettazione e, attualmente, in istruttoria presso la Commis-sione VIA del Ministero dell'ambiente. Tale intervento è indicato nell'area di inseribilità del Piano Triennale 2001-2003.

Per quanto concerne il secondo progetto, relativo alla Variante di Massafra – strada statale n. 7 Appia, l'Ente stradale è in attesa del parere dell'Amministrazione comunale di Massafra, cui è stato trasmesso circa un anno fa.

Il collegamento della città di Taranto verso Sud è garantito ancora dalla strada statale n. 106 Ionica che, nel tratto pugliese, presenta sezione a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia, oltre a viabilità di servizio con svincoli a livelli sfalsati.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

MARTINAT

(21 febbraio 2002)

SPECCHIA. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso:

che, con diversi atti ispettivi, l'interrogante ha rappresentato la mancanza di interventi di manutenzione al Palazzo di giustizia di Brindisi;

che lo stesso immobile, costruito negli anni '70, non è stato mai sottoposto a lavori di manutenzione;

che, oltre alle disfunzioni già descritte dallo scrivente negli anni scorsi, il Palazzo di giustizia in argomento necessita di una urgente ristrutturazione strutturale e completa,

si chiede di sapere quali urgenti iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere.

(4-01084)

(12 dicembre 2001)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si rappresenta che il comune di Brindisi, con nota del 29 ottobre 1999, inviata a questo Ministero per conoscenza, comunicava di aver approvato il progetto preliminare per la ristrutturazione del locale Tribunale, per un importo di lire 2.500.000.000, e di avere in corso l'elaborazione del progetto definitivo ed esecutivo, che prevedeva interventi necessari per l'adeguamento del Palazzo di Giustizia al decreto legislativo n. 626 del 1994 e successive modificazioni.

Ad oggi non è ancora pervenuto alla competente Direzione Generale del Ministero né il progetto preliminare né quello definitivo e non risulta agli atti nessuna richiesta da parte del Comune volta ad ottenere un finanziamento del progetto.

La citata Direzione Generale ha assicurato che, ricevuta dal Comune una proposta circostanziata sugli interventi da eseguire (modalità, tempi di attuazione, costo dell'opera), con il parere dei Capi degli Uffici giudiziari sulla funzionalità delle soluzioni adottate, assumerà le determinazioni sulla eventuale autorizzazione al finanziamento ai sensi della legge n. 119 del 1981.

Il Ministro della giustizia

CASTELLI

(8 marzo 2002)

VERALDI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

a seguito di una precedente interrogazione, presentata dall'onorevole Massimo Mauro il 26 novembre 1997 (4-14122), avente come oggetto il Porto di Catanzaro Lido, sito in località Casciolino, fu dato, al Ministro dei lavori pubblici *pro tempore* Claudio Burlando, l'incarico di rispondere per competenza;

il Ministro, in un incontro tenuto a Catanzaro, assunse l'onere a carico dello Stato per il ripristino della struttura portuale ormai fatiscente ed assolutamente insicura;

in detta sede alla presenza di tutte le Istituzioni locali, delle rappresentanze dei pescatori, degli addetti ai cantieri nautici, dei diportisti e della cittadinanza il Ministro invitò l'ingegnere capo alle opere pubbliche marittime della Calabria, all'immediata redazione del progetto;

sempre su specifica indicazione del Ministro, e questo per permettere l'intervento dello Stato, che assumeva *in toto* l'onere dell'opera, è stato affermato che il progetto doveva tenere conto di un'inderogabile vincolo, quello di rispettare la catalogazione di «porto rifugio»;

sempre in quella sede, su precisa richiesta del progettista istituzionale, di vedersi affiancato da un consulente generale, il Sindaco di Catanzaro s'impegnò alla bisogna;

tale impegno, pubblicamente assunto, non è mai stato mantenuto;

il progetto in seguito realizzato non corrispondeva, come dovuto, al vincolo di «porto rifugio», atto a consentire l'intervento dello Stato. Fu redatto, invece, un progetto che avrebbe classificato la nuova struttura come «porto turistico-peschereccio»;

questa variazione, apparentemente formale, avrebbe avuto come immediata ricaduta:

l'impossibilità dell'intervento dello Stato;

la scelta di «porto turistico-peschereccio» avrebbe comportato una variante al piano regolatore della città, con tutte le conseguenze che sarebbero derivate;

è utile sapere che il richiamato Piano regolatore non è ancora, dopo alcuni decenni, stato realizzato a Catanzaro;

con una decisione, opportuna e responsabile, presa in sede tecnico-politica, presso il Ministero dei lavori pubblici, quel progetto non è stato presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, per evitare che lo stesso fosse bocciato;

tale decisione ha comportato il rifacimento del progetto, con l'onere, da parte del Ministero dei lavori pubblici, della nomina del consulente generale, che come ricordato non fu mai fatta dal Sindaco di Catanzaro;

il nuovo progetto, realizzato secondo i crismi richiesti, è stato presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici il 27 marzo 2000, ed in quella sede approvato;

si è proceduto all'indicazione della gara d'appalto, per l'aggiudicazione dell'opera, con pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, n° 174 del 27 luglio 2000;

venerdì 7 aprile 2000 si è tenuta a Catanzaro una riunione – incontro, atta a presentare, finalmente, il risultato a cui si era giunti, atteso, ormai, da oltre trenta anni: le soluzioni sono state presentate da: avvocato Antonio Bargone (Sottosegretario del Ministero dei lavori pubblici), professore ingegnere Alberto Noli (Consulente Generale), dottor Silvio Di Virgilio (Direttore Generale del Ministero dei lavori pubblici), ingegnere Giuseppe Ricca (ingegnere Capo delle Opere Marittime della Calabria) e onorevole Massimo Mauro (Parlamentare della città capoluogo di Regione), che è bene ricordare si è speso più di altri per detta opera;

l'aggiudicazione dei lavori, dopo l'eseguita gara di appalto, aveva come bando il vincolo di sottoporre l'opera al superamento delle «prove fisiche e matematiche»;

il Ministero dei lavori pubblici ha incaricato, per l'abbisogna, il Centro sperimentale di Voltabarozzo (Padova) che ha eseguito diverse simulazioni per verificare la tenuta della struttura;

dopo alcune modifiche realizzate sul plastico, a seguito delle diverse prove che non vedevano i moli resistere alle violente mareggiate, finalmente, la struttura portuale ha superato, nel migliore dei modi, tutte le simulazioni;

già dalla fine del mese di luglio 2001 il Centro sperimentale di Voltabarozzo è stato in grado di fornire una documentazione sia cartacea sia in video di tutto il lavoro svolto;

tale documentazione è in possesso dell'interrogante, perché gentilmente messa a disposizione dall'onorevole Mauro;

da tale documentazione si evinceva di apportare alcune varianti al progetto originale atte a garantire l'assoluta tenuta dell'opera;

ampie assicurazioni erano, in seguito, fornite dal Ministero dei lavori pubblici sui tempi che necessitavano per l'elaborazione del «nuovo» progetto;

tali termini, anche se in via indicativa erano fissati:

consegna del progetto al Ministero entro la fine del mese di settembre 2001;

dopo l'adempimento delle incombenze burocratiche, indizione della nuova gara d'appalto entro la seconda decade del mese di ottobre 2001,

si chiede di sapere:

se siano intervenuti ostacoli che non hanno consentito di rispettare tali ipotizzate date;

se, finalmente, la lunga agonia che ha così fortemente penalizzato gli operatori del mare e la collettività tutta possa vedere, nei tempi più brevi e, con la fissazione di date certe, la realizzazione del porto;

cosa, infine, s'intenda fare, da parte dei Ministri competenti, per evitare che ulteriori ostacoli burocratici siano causa d'ulteriori inammissibili ritardi.

(4-00783)

(5 novembre 2001)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, si rappresenta che il progetto di che trattasi è stato esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha espresso parere favorevole con voto n. 128 del 22 marzo 2000, e 12 aprile 2000, prescrivendo la verifica delle opere di difesa del porto mediante studio su «modello fisico».

A tal fine l'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Catanzaro ha commissionato tale studio al Centro sperimentale di Voltabarozzo (Padova) che ne ha comunicato l'esito rispettivamente il 24 ottobre 2001 con nota n. 1106 e il 19 novembre 2001 con nota n. 1188, allegando i relativi elaborati.

Successivamente, l'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Catanzaro ha provveduto ad apportare al progetto le modifiche suggerite dall'esito delle prove su modello fisico.

Una volta verificate le prescrizioni operate su detto progetto, il Ministero provvederà ad emettere il relativo decreto di approvazione.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti

SOSPURI

(28 febbraio 2002)
