

la stessa pena è prevista per la cessione del materiale pedo-pornografico ed ancor più in tale fattispecie è evidente la sua inadeguatezza;

le procure che stanno combattendo la pedofilia incontrano insuperabili difficoltà per problemi operativi di carattere internazionale;

ancor oggi opererebbe un'organizzazione, in Russia, che offre immagini e video a tutto il mondo e le ripetute richieste di rogatorie internazionali non ricevono neppure risposta dall'autorità giudiziaria russa, con ciò evidenziandosi che l'assenza di una legislazione sull'argomento e l'assenza di accordi di reciprocità costituiscono ostacoli isormontabili per colpire imprese criminali che scelgono la loro sede in Paesi che offrono la sicurezza giuridica derivante dall'assenza di una specifica normativa;

del resto i dati forniti dall'organizzazione « Telefono Arcobaleno » testimoniano la già evidenziata inadeguatezza della legge: 44.000 denunce presentate, persone arrestate nel mondo 200 (*La Stampa* di lunedì 27 agosto 2001, pagina 7);

occorre a giudizio dell'interrogante intervenire con estrema determinazione e con grande urgenza per conferire efficacia alla lotta contro la pedofilia e per consentire alle procure di svolgere le proprie indagini con l'ausilio di strumenti giuridici oggi inesistenti o comunque del tutto inadeguati al raggiungimento dello scopo —:

se non ritenga del tutto inadeguata la misura delle pene prevista dalla legge sullo sfruttamento sessuale e se conseguentemente non ritenga di assumere adeguate iniziative, anche di carattere normativo, in materia;

se non ritenga, inoltre di promuovere l'adozione di adeguati correttivi che consentano di colpire la criminalità pedofila, anche eventualmente tramite l'adozione di una normativa concordata a livello internazionale al fine di eliminare le numerose

« enclaves » di impunità di cui godono le più ricche organizzazioni internazionali di pedo-pornografia. (3-00204)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata:

GERARDO BIANCO e GAMBALE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nella notte tra il 14 e il 15 settembre 2001 si è abbattuto sulla città di Napoli un violentissimo nubifragio che ha provocato purtroppo vittime nonché ingenti danni valutabili per centinaia di miliardi ad abitazioni private, alla rete fognaria, al sistema viario e di comunicazione della città;

l'area più colpita è quella compresa tra i quartieri di Fuorigrotta, Bagnoli, Soccavo e Pianura;

la violenza del fenomeno è stata aggravata ovviamente dalla fatiscenza delle infrastrutture, dall'assenza di ordine nello sviluppo edilizio, dalla mancanza di manutenzione in un contesto idrogeologico delicato —:

quali iniziative, a partire dalla dichiarazione dello stato di calamità naturale, intenda adottare il Governo per affrontare l'emergenza e superare la precarietà infrastrutturale che penalizza drammaticamente l'area metropolitana di Napoli. (3-00215)

ZELLER, BRUGGER, WIDMANN e DETOMAS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è all'esame del Parlamento il disegno di legge A.C. 1516 recante « Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività pro-

duttive» che si prefigge di favorire la realizzazione di nuove grandi opere e di riformare le procedure in materia;

da tempo è stato presentato il progetto riguardante l'autostrada Venezia-Monaco, di cui il tratto Venezia-Vittorio Veneto è già stato costruito ed esiste un rischio reale del prolungamento della stessa fino a Monaco. Inoltre il collegamento Brescia-Stoccarda risulta andare avanti senza le necessarie intese con le province interessate;

il protocollo aggiuntivo della Convenzione delle Alpi in materia di trasporti, firmato dall'Italia il 31 ottobre 2000, recita all'articolo 11: «Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino»;

il decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, recante «Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche», recita testualmente: «Ai fini dell'attuazione del piano urbanistico provinciale e dei piani territoriali di coordinamento nel rispetto delle relative competenze, gli interventi di spettanza dello Stato in materia di viabilità, linee ferroviarie e aeroporti, anche se realizzati a mezzo di aziende autonome, sono effettuati previa intesa con la provincia interessata» —

quali iniziative intenda adottare affinché sia rispettato quanto previsto dal protocollo aggiuntivo alla Convenzione delle Alpi e in particolare il principio dell'intesa con la provincia, espressamente stabilito dalle norme di attuazione dello statuto speciale. (3-00216)

ANTONIO LEONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la crisi dell'approvvigionamento idrico di gran parte del Mezzogiorno colpisce pesantemente la regione Puglia ed in

particolar modo la Capitanata, anche per l'apporto ormai insufficiente dell'acquedotto pugliese;

tutto ciò penalizza la vita dei cittadini in genere, il comparto agricolo e tutte le attività produttive esistenti e quelle in fase di insediamento, quali ad esempio quelle inserite nel contratto d'area di Manfredonia —

quali siano gli orientamenti del Governo circa l'assetto proprietario dell'acquedotto pugliese ed i progetti di suo potenziamento in relazione anche al piano di realizzazione di grandi opere previsto dal Governo, che ha fra i suoi obiettivi prioritari il miglioramento sostanziale dell'approvvigionamento idrico in tutto il Mezzogiorno e nelle isole. (3-00217)

ROBERTO BARBIERI, INNOCENTI, CENNAMO, CHIAROMONTE, MARONE, PETRELLA, RANIERI e SINISCALCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

come ampiamente riferito dai mezzi di informazione, un violento nubifragio abbattutosi su Napoli nella notte tra il 14 e 15 settembre ha causato vittime e prodotto danni enormi con effetti disastrosi sulle strutture della città, sulle comunicazioni, sui trasporti con l'isolamento di interi quartieri travolti dalla furia dell'immensa massa di acqua;

l'impegnativo intervento posto in atto dall'amministrazione comunale con un lavoro immediato di coordinamento non ha potuto comunque supplire ad interventi di più idonea portata che avrebbero richiesto un coordinamento della Agenzia centrale per la protezione civile, improvvidamente smantellata;

gli stanziamenti effettuati dal comune per i primi interventi inevitabilmente inadeguati impongono la necessità di stanziamenti straordinari connessi alla dichiara-

zione di calamità naturale pur opportunamente richiesta dal sindaco della città di Napoli;

il mancato coordinamento da parte dell'Agenzia centrale per la protezione civile si è avvertito in modo particolare ed ha coinciso con il sostanziale abbandono della città da parte del Governo che non è stato in alcun modo presente sui luoghi —:

quali siano i provvedimenti urgenti e gli stanziamenti che il Governo intenda effettuare e quali siano le misure di intervento strutturale su un territorio, come quello della città di Napoli, che per le sue caratteristiche e per l'imponente rete di cavità che lo contraddistinguono necessita di un piano straordinario di riassetto idrogeologico. (3-00218)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

MOLINARI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la rete infrastrutturale del nostro Paese per quanto concerne la capacità di raccolta e la distribuzione idrica presenta oggettivi elementi di vetustà che ne pregiudicano la funzionalità in termini di servizi a partire dalla erogazione per usi civili ed industriali;

i mutamenti climatici e la conseguente rarefazione delle precipitazioni hanno ridotto negli ultimi anni la capacità di raccolta nei grandi invasi soprattutto nel Mezzogiorno dove è maggiormente avvertita l'emergenza idrica;

la rete degli acquedotti, in particolare nel Mezzogiorno, a partire dai principali come ad esempio l'Acquedotto Pugliese, che serve Puglia, Basilicata e Campania, necessita di investimenti finalizzati a ridurre le perdite che incidono, come denunciano i rapporti statistici, del 30 per cento prima che l'acqua giunga agli utenti;

ben peggiori risultano le condizioni della rete idrica dei mille rivoli degli

acquedotti comunali e degli altri enti che spesso si sovrappongono nella gestione di una risorsa oramai preziosa;

sono indispensabili investimenti per l'adeguamento delle strutture esistenti e l'ottimizzazione della distribuzione dell'acqua per usi irrigui industriali e potabili;

di fronte alla politica degli annunci messa in atto da parte del Governo si attende di conoscere nel dettaglio il programma di investimenti previsti —:

quali siano gli investimenti programmati per uscire dalla situazione di emergenza che arreca nel Mezzogiorno gravi disagi alla popolazione civile nonché al sistema economico agricolo e industriale. (5-00169)

FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è ancora ben vivo il ricordo della tragedia di Soverato;

il presidente del magistrato per il Po di Parma ha emesso, in data 5 luglio 1985, un decreto di delimitazione dell'alveo del fiume Trebbia (protocollo n. 3875/4229) —:

se e quali controlli siano stati disposti, e quali siano i risultati emersi, in ordine all'eventuale localizzazione di costruzioni lungo il greto del fiume in questione, posto che la legislazione vigente dispone in merito ad un vincolo di inedificabilità assoluta. (5-00171)

Interrogazioni a risposta scritta:

PATRIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da anni sulla strada statale n. 30 si verificano continui incidenti e in tutta la valle Bormida si fa sempre più accesa la protesta dei cittadini per le condizioni del

manto stradale, con particolare riguardo al tratto compreso tra Acqui Terme e Merana —:

se non ritenga urgente che l'Anas intervenga al fine di rimuovere la causa degli incidenti, così come da tempo richiedono le comunità locali interessate. (4-00666)

FASANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

si ha notizia che la Società Autostrade Spa si è diventata proprietaria degli impianti pubblicitari installati nelle aree di servizio della rete in concessione;

pare, altresì, che la società in questione intenda esercitare la suddetta forma di pubblicità in proprio, tramite un gestore da essa stessa scelto;

tale possibilità sembra sia stata ritenuta non ammissibile dall'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza stradale « per evidenti ragioni di concentrazione nello stesso soggetto di ruoli di richiedente e concedente » e, comunque, per motivi di opportunità, relativi al fatto che il soggetto preposto al controllo del rispetto delle norme relative alla sicurezza della circolazione si trova ad avere anche la proprietà degli impianti pubblicitari, installati sulla rete gestita, di cui dovrebbe controllare la conformità alle normative vigenti;

l'esercizio di questa attività esula dai criteri previsti dall'articolo 53 del regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice della strada, costituendo una fonte di guadagno non prevista —:

se quanto sopra esposto risponda effettivamente a verità e, in caso affermativo, quali iniziative intenda intraprendere. (4-00673)

ANEDDA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è in corso di realizzazione da oltre venti anni il Porto Canale di Cagliari destinato al traffico dei container;

per la realizzazione del Porto Canale, si afferma ufficialmente essere stati spesi oltre 800 miliardi ma, a giudizio dell'interrogante, le somme impiegate sono certamente di maggior rilievo non foss'altro perché le prime spese furono eseguite molti anni or sono quando il valore della moneta era ben diverso;

il Porto Canale non è ancora entrato in funzione e si ha ragione di temere che la concorrenza di altri porti già da tempo in attività (Gioia Tauro, Malta, Catania) possa essergli di grave nocumento fino a renderlo antieconomico;

il comportamento tenuto dagli enti preposti alla realizzazione ed alla gestione del Porto Canale desta, poi, ulteriori preoccupazioni;

infatti, l'autorità portuale ed il consorzio per l'area di sviluppo industriale di Cagliari-Casic, da molti anni a questa parte, vanno dichiarando che il Porto Canale comincerà a ricevere le navi portaccontainer nel giro di pochi mesi, ma i fatti li hanno sempre smentiti;

al riguardo, vale la pena fissare qualche data ricavata dalle notizie apparse su *l'Unione Sarda*, l'autorevole quotidiano di Cagliari; 14 agosto 1997: « A ottobre le prime navi »; 6 agosto 1998: « Arriva la prima nave transoceanica »; 9 novembre 2000: « Porto Canale deserto ed il Presidente Ciampi decide di andare via »; 15 febbraio 2001: « Ha attraccato la prima nave transoceanica »; 5 maggio 2001: « Al Porto Canale due navi in vista »;

dopo aver letto questi ed altri consimili annunci, si apprende ora che la gestione del Porto Canale, prima affidata alla società australiana « P&O Ned Lloyd » (quella che aveva sempre garantito con l'avvallo dell'Autorità portuale e del Casic, l'imminente avvio dell'attività), sarebbe stata ora assegnata ad una società francese, la CMA-CMG che ha immediatamente chiesto che il fondale del Porto

Canale sia portato dagli attuali 14 metri di profondità ai 16 metri necessari per garantire l'operatività;

il Comitato portuale è stato convocato per il 5 settembre 2001 allo scopo di deliberare, tra l'altro, la spesa (pari ad alcune decine di miliardi) occorrente per realizzare lo scavo suddetto;

desta sicuramente grave allarme il constatare che solo oggi, a distanza di oltre venti anni di lavoro, ci si è accorti che il fondale del Porto Canale cagliaritano è insufficiente a garantire il traffico delle moderne navi porta-container;

le nuove opere ritarderanno ancora di molto l'entrata in funzione della struttura portuale con le negative conseguenze che è facile immaginare;

a fronte di tutto ciò impallidiscono le diatribe relative alla gestione dell'Autorità portuale di Cagliari già portate all'attenzione del Ministro anche dal Ragioniere Generale dello Stato —:

se il Ministro non ritenga opportuno e necessario far eseguire ogni più approfondito accertamento volto a stabilire, in modo definitivo, quale sia la reale situazione del Porto Canale di Cagliari. (4-00677)

MARTELLA e CAZZARO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la Katwkab è una nave egiziana che ormai da settimane è ormeggiata presso la banchina di Porto Marghera;

i problemi a bordo di questa « carretta del mare » (secondo la capitaneria di porto le scialuppe della nave sono in condizioni tali da non poter essere calate, le manichette antincendio sono bucate, c'è dell'olio in sentina, e le pompe stabilizzatrici non funzionano) sono moltissimi e di vario tipo;

da mesi infatti l'equipaggio non riceve la paga, e le condizioni igienico-

sanitarie a bordo della motonave battente bandiera egiziana sono estremamente precarie;

mentre è in corso un braccio di ferro con l'armatore per una vertenza che si sta rivelando di difficile soluzione, la Katwkab è attraccata presso il porto di Venezia, porto che rischia seriamente di diventare il ricovero per un'altra carretta del mare;

quest'episodio non è affatto isolato nei porti italiani, infatti ci si trova spesso di fronte al ripetersi di situazioni di questo tipo, che non fanno altro che evidenziare la grave e dolorosa condizione dei lavoratori marittimi e che nello stesso tempo procurano pesanti limitazioni all'operatività delle banchine portuali;

è da tenere presente che il traffico marittimo rappresenta uno dei settori fondamentali per la mobilità delle merci e dei passeggeri nel nostro paese, tanto che nei porti italiani transitano e soggiornano ogni anno oltre 3.000.000 lavoratori marittimi, e che, al di là di alcune pregevoli ma limitate per risorse umane ed economiche, iniziative promosse da associazioni di ispirazione religiosa o dalle organizzazioni sindacali del settore non esiste in realtà un organico sistema di interventi di tutela, né per i bisogni ordinari dei marittimi né per i casi di emergenza;

in base alla normativa vigente, la capacità d'intervento della capitaneria di porto di Venezia (così come d'altronde quella di tutte le capitanerie dell'intero paese) risulta infatti estremamente depotenziata rispetto ai compiti di controllo sulla sicurezza e la tutela delle condizioni igienico-sanitarie dei lavoratori marittimi e delle navi —:

se i Ministri competenti non ritengano opportuno intervenire al fine di sollecitare un controllo organico e continuato da parte della capitaneria di porto di Venezia, in particolare rispetto a navi che per vetustà, caratteristiche degli armatori, provenienza e bandiera possono essere più facilmente individuate per limiti di sicurezza e trattamenti salariali e normativi

dei lavoratori fuori delle regole internazionali, al fine di impedirne l'accesso al porto di Venezia;

quali iniziative i Ministri interrogati intendano intraprendere al fine di potenziare in modo tempestivo gli organici della capitaneria di porto di Venezia e in generale quelli di tutti i porti italiani, per generalizzare le capacità effettive di prevenzione e di controllo sull'attuazione delle norme internazionali e in particolare sull'attuazione della normativa in materia di sicurezza;

quali passi intendano muovere per intervenire in ambito europeo ed internazionale al fine di costruire un organo di monitoraggio del naviglio, per interdire l'uso di navigli obsoleti e fuori delle norme di sicurezza e per escludere dai traffici marittimi armatori che siano segnalati per il mancato rispetto delle norme internazionali di tutela dei lavoratori marittimi;

se non ritengano opportuno attivarsi per arrivare a realizzare una politica di organica e continuata opera d'assistenza, nonché per approntare interventi umanitari di carattere straordinario, nei confronti dei marittimi in transito nei porti italiani, di concerto con le organizzazioni sindacali del settore e le associazioni di volontariato. (4-00698)

* * *

INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

Interrogazione a risposta scritta:

MOLINARI. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie.* — Per sapere — premesso che:

una recente indagine ha evidenziato come le regioni del sud siano in posizione di svantaggio in riferimento al numero di imprese che hanno un accesso a internet;

le attività collegate sono il 13 per cento contro una media nazionale del 30 per cento ed una media del 38 per cento nelle regioni del nord;

la *new economy* rappresenta per il Mezzogiorno una importante occasione per lo sviluppo e il consolidamento del tessuto economico e produttivo soprattutto nelle aree dei distretti;

è allarmante che solamente il 3 per cento delle piccole e medie imprese del sud utilizzi internet per fare « vetrina » e attività promozionale;

nel nord esistono una serie di esternalità in termini di servizi come *call center* e *software* che nel sud è necessario replicare;

è fondamentale un servizio di assistenza finalizzata al sostegno delle piccole e medie imprese operanti nel sud;

la spesa in tecnologie è pari a 57 milioni per ogni 100 addetti rispetto ai 95 investiti nelle regioni settentrionali;

nel sud a Matera, Melfi, Napoli e Catania esistono poli di eccellenza e aree di distretti industriali che per consumi e capacità di innovazione sono tra i più avanzati nel Paese;

bisogna partire da questi poli per creare un *network* ed una rete estesa a tutto il mezzogiorno in grado di recuperare questo *gap* —:

quali programmi intenda promuovere per far crescere gli investimenti in innovazione e l'utilizzo delle nuove tecnologie nel Mezzogiorno a partire dalla alfabetizzazione informatica a sostegno delle piccole e medie imprese. (4-00656)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente
(*ex articolo 138-bis del regolamento*):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

nella notte di sabato 15 settembre 2001 si è abbattuto sulla città di Napoli e