

sioni della Corte costituzionale. La sentenza n. 450 del 1997 ha stabilito in via interpretativa che non è concedibile un termine al difensore sostituto nei casi in cui si verta in ipotesi diversa dalla rinuncia, revoca, incompatibilità e di abbandono e si tratti di mera assenza del difensore che potrebbe in tal modo strumentalmente paralizzare il processo. Nel caso di specie è assolutamente evidente che non trattavasi di assenza bensì di revoca;

con decisione n. 480 del 1991, la Corte ha altresì esplicitato che l'articolo 97 non è applicabile in casi consimili dovendo invece trovare utilizzo il primo comma dello stesso articolo, con evidente concessione di termine a difesa;

del resto a parte le norme citate anche il buon senso fa comprendere come una difesa assolutamente disinformatata non costituisca nessuna garanzia per il cittadino e vanifichi il contraddittorio;

si osservi che il nostro ordinamento non consente l'autodifesa, ritenendo indispensabile e irrinunciabile l'apporto di una difesa tecnica, ovviamente consapevole del processo (così Corte costituzionale n. 421/1977) —:

indipendentemente dalle vicende processuali — che avranno il loro corso nelle sedi opportune — si chiede di conoscere gli intendimenti del Ministro della giustizia circa l'eventualità che il Governo si faccia promotore di modifiche di tipo legislativo all'attuale disciplina di attuazione del diritto di difesa, al fine di evitare una limitazione così pregnante della presenza di una difesa tecnica informata (e ciò indipendentemente dai comportamenti dell'imputato), al fine di garantire, nell'interesse della giustizia, il pieno rispetto dei valori costituzionali;

si chiede altresì, in questo quadro, di conoscere come il Governo intenda evitare che, una volta riaffermata la necessità di una difesa informata, reiterati comportamenti dell'imputato di revoca del difensore possano eventualmente paralizzare il processo. (4-01984)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

è data per imminente la costruzione all'interno dell'aeroporto di Malpensa, Milano, di un nuovo edificio denominato « 3° satellite », destinato all'attracco degli aerei rispetto all'aerostazione nonché all'espletamento di tutte le operazioni connesse con lo sbarco e l'imbarco di uomini e cose;

la costruzione del terzo satellite era stata prevista nel decreto ministeriale n. 903 del 1987, con tipologia e consistenza identiche a quelle dei primi due, già esistenti, tant'è che le fondazioni del terzo satellite risultano realizzate secondo appunto consistenza e dimensioni dei primi due;

il nuovo progetto, che sembrerebbe sia già stato approvato dal ministero dei lavori pubblici, costituisce una modifica di quello a suo tempo approvato nel 1987 (decreto ministeriale del ministero dei trasporti 13 febbraio 1987, n. 903 - Piano regolatore generale dell'aeroporto di Malpensa) e prevede l'esecuzione di un terzo satellite con caratteristiche nettamente diverse dai primi due, già realizzati nel 1997-1998: maggiore altezza, maggiore volumetria e maggior potenzialità di smaltimento dei passeggeri;

stando alle dichiarazioni ufficiose, la potenzialità di Malpensa passerebbe dagli attuali 20÷22 milioni di passeggeri/anno a 40 milioni di passeggeri/anno (e forse più);

dalla modifica possa derivare un'opera con caratteristiche sostanzialmente diverse di quella precedente lo testimonia il fatto che per eseguire il terzo satellite, secondo le nuove previsioni, sembra sia addirittura necessario demolire le fondazioni esistenti progettate per sopportare i carichi previsti nel 1987;

in previsione della costruzione del terzo satellite, pur in presenza di modifiche significative, non risulta avviata alcuna procedura di valutazione di impatto ambientale che è prevista sia dalla legislazione italiana (legge 8 luglio 1986, n. 6, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988, decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1986 e altre normative) nonché dalla legislazione comunitaria (direttive nn. 85/337/CEE e 97/11/CEE) —:

se non si ritenga necessario, alla luce di quanto sopra esposto, verificare lo stato attuale della situazione e degli atti e, qualora sia confermato quanto denunciato dall'interrogante, dichiarare nulli tutti gli atti e i provvedimenti adottati e/o emanati in violazione della legislazione vigente, nonché di invitare tutti i soggetti interessati ad esperire in particolare le procedure richieste dalle norme di rispetto della Valutazione di impatto ambientale. (4-01986)

RAFFALDINI, QUARTIANI, TOLOTTI, CAPITELLI, DUILIO, DELBONO, MANTINI e FUMAGALLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

l'inquinamento nell'aria delle città lombarde ha raggiunto livelli preoccupanti, tali da mettere in pericolo la salute dei cittadini;

in tutte le città e comuni lombardi sono state adottate misure di blocco della circolazione delle auto nei giorni festivi e di blocco a targhe alternate in giorni feriali;

tale problema di inquinamento tende ad avere carattere ricorrente e non occasionale;

in molte città europee sono state individuate misure di prevenzione e di contrasto rispetto a questo pericoloso fenomeno;

i sistemi di trasporto, di produzione di calore e di energia sono i fattori principali di tale ricorrente e grave situazione;

è necessario un piano straordinario sulla mobilità urbana sostenibile contro l'inquinamento —:

quali provvedimenti e quali risorse intenda immediatamente attivare per il trasporto rapido di massa, per il rinnovo del parco auto e bus a basso tasso di emissioni nocive, per la distribuzione delle merci nei centri urbani e per il finanziamento dei piani urbani del traffico e per sistemi di produzione di calore e di energia meno inquinanti. (4-01989)

CENTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

sulla base del recente disposto della Comunità europea che raccomanda ai paesi membri di ridurre del 40 per cento il numero dei morti e dei feriti negli incidenti stradali entro l'anno 2010, nonché di quanto indicato dagli articoli 2 « Definizione e classificazione delle strade » e 6 « Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati » del Nuovo codice della strada decreto legislativo n. 285 del 1992, i cittadini e l'interrogante ritengono opportuna la costruzione di una rotatoria stradale presso l'incrocio della Trasversale di pianura con la Strada Provinciale n. 18 nel comune di Sala Bolognese in provincia di Bologna;

ogni mattina e ogni sera chi risiede nei paesi siti tra Padulle di Sala Bolognese (Bologna) e Cento (Bologna) e deve procedere verso Bologna o deve da Bologna fare ritorno alla propria abitazione, è costretto a lunghe file per raggiungere il sopradetto incrocio e oltrepassarlo rischiando di incorrere in incidenti causati da chi non ha voglia o tempo di rispettare precedenza e divieti;

la costruzione di una rotatoria, come già dimostrato in molti altri incroci simili a quello sopra menzionato (esempio la

rotonda di Casalecchio di Reno, angolo via Porrettana), permetterebbe di evitare incidenti gravi e renderebbe scorrevole il flusso veicolare facendo diminuire il tasso di inquinamento —:

se non ritengano opportuno, ognuno per la propria competenza, rendere possibile la costruzione della suddetta rotonda quale intervento di qualità per la moderazione del traffico e per la riqualificazione di questa strada e tutelare la salute degli abitanti della zona dall'inquinamento provocato dall'ingorgo che ogni giorno si crea all'incrocio in questione.

(4-01991)

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

in questi anni sono stati approntati una serie di interventi per garantire la salvaguardia della laguna di Venezia che, seppure insufficienti a risolvere i gravissimi problemi di cui la città storicamente soffre, hanno permesso di alleviare i disagi dei cittadini e contenere il processo di degrado in atto da tempo. In particolare è stata migliorata l'opera di manutenzione attraverso l'escavo dei rii a secco ed è stato potenziato il disinquinamento delle acque, con risultati confortanti sotto il profilo ambientale. È stata inoltre allestita una imponente rete antincendio, con la posa di circa 42 chilometri di condotte, sono stati avviati numerosi cantieri sia di restauro e ripristino edilizio che di nuove edificazioni, sono state rialzate molte pavimentazioni che consentono di fare fronte ai fenomeni di acqua alta di contenuta entità, aumentando la possibilità per i veneziani e i lavoratori pendolari di circolare normalmente;

la riunione del Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia tenutasi a Roma il 6 dicembre 2001, ha approvato una delibera che in molti, a partire dai Ministri per le infrastrutture e i trasporti e dell'ambiente e tutela del territorio, hanno salutato, in diverse uscite

pubbliche, come « progetto esecutivo in grado di arrestare il degrado della vita di Venezia » attraverso la costruzione del sistema di dighe mobili noto come modulo sperimentale elettromeccanico (MOSE) affidata al Consorzio Venezia Nuova per un importo di 2,6 miliardi di euro (tra le altre, si vedano le dichiarazioni rese dai citati Ministri a CNN Italia del 7 dicembre 2001, ANSA del 6 gennaio 2001, ADN Kronos 6 dicembre 2001);

tuttavia nel testo licenziato dal Comitato non vi è traccia di alcun progetto esecutivo, ma si ribadisce soltanto la necessità di continuare con i cosiddetti « interventi diffusi ». Sulla salvaguardia della laguna si ribadisce, infatti, la necessità che « si continuino gli interventi di rialzo delle pavimentazioni fino alle quote massime compatibili con il contesto storico, architettonico, monumentale e paesaggistico, comunque tendendo alla quota 120 », che « si debbano progettare ed eseguire le opere tendenti al ripristino geomorfologico della laguna », che « debbano essere progettate le opere finalizzate ad aumentare la capacità dissipativa alle bocche di porto lagunari », che si realizzino, in definitiva, un insieme di interventi, volti alla riduzione della profondità dei canali alle bocche di porto insieme ad interventi per aumentare la scabrosità e rallentare l'ingresso dell'onda di marea « da realizzarsi anche in momenti diversi ». Sulle opere di regolazione delle maree, infine, si parla di « completamento della progettazione delle opere di regolazione delle maree alle bocche di porto della laguna di Venezia » (ordine del giorno del Comitato di Indirizzo Coordinamento e Controllo *ex* articolo 4 legge n. 798/84, seduta del 6 dicembre 2001) —:

se per « progetto esecutivo » si intenda la frase « completamento della progettazione », riportata nel parere contenuto nel documento del Comitato Interministeriale per la Salvaguardia di Venezia, e, nel caso affermativo, perché il « completamento della progettazione » debba intendersi finalizzato esclusivamente alla realizzazione del Mose;

se, qualora sia effettivamente tale l'orientamento del Comitato, siano stati adeguatamente considerati gli enormi costi di manutenzione del Modulo Sperimentale Elettromeccanico (Mose), i cui meccanismi saranno stabilmente immersi in acqua, e per quale motivo l'unico modello realizzato anni fa non sia stato lasciato per più mesi o anni sul fondale lagunare al fine di verificarne l'affidabilità, le necessità manutentorie e i costi d'esercizio;

quale sia il piano di finanziamento completo dell'opera;

come vada interpretata l'affermazione del Ministro per le infrastrutture e trasporti a proposito degli interventi sulle capacità dissipative dei canali alle bocche di porto lagunari (« ho bloccato un investimento inutile al Mose di mille miliardi (...) che avrebbe fatto guadagnare quattro centimetri di marea »), contenuta in un'intervista rilasciata al quotidiano *Il Sole 24 Ore* del 14 dicembre 2001, considerato che tali interventi rientrano proprio tra le misure adottate in seno alla delibera del Comitato Interministeriale per la Salvaguardia di Venezia. (4-01996)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

RUSSO SPENA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 30 gennaio 2002 un immigrato marocchino, in possesso di carta d'identità e quindi necessariamente di permesso di soggiorno, è stato stroncato da un infarto a Bari dopo la notifica da parte della locale questura di un provvedimento negativo, presumibilmente di rinnovo dello stesso permesso di soggiorno;

nella stessa situazione si trovano decine di migliaia di lavoratori, presenti da anni regolarmente in Italia, che, in base a un'interpretazione restrittiva da parte di molte questure del testo unico applicativo

della legge n. 40 del 1998 e di una recente circolare interpretativa del Capo della polizia De Gennaro, considerano insufficiente ai fini del rinnovo del soggiorno l'autocertificazione da parte degli interessati di un reddito da lavoro, per quanto precario o irregolare;

questo orientamento, incoerente peraltro con i provvedimenti governativi tesi all'emersione del cosiddetto lavoro nero, costringe molti immigrati a ricorrere disperatamente all'offerta, dietro pagamento, di contratti di lavoro fittizi da parte di speculatori italiani o stranieri, con i conseguenti problemi giudiziari a seguito di verifiche;

il rischio di ritorno nella clandestinità riguarda anche almeno ventimila lavoratori che, avendo richiesto la regolarizzazione alla fine del 1998, si sono visti rigettare o sospendere le istanze in base a una verifica negativa o incerta delle prove della presenza in Italia nella data fatidica del marzo 1998, verifica che, a quattro anni di distanza, risulta del tutto assurda;

difatti due circolari dell'allora Capo della polizia Masone, nel maggio 1999 e nel marzo 2000, consentivano rispettivamente di concedere i permessi richiesti nelle more della verifica dei requisiti di legge e di considerare accettabili, come prove di presenza, le dichiarazioni rilasciate da rappresentanti di sindacati e associazioni riconosciute, accompagnate da attestazioni di un rapporto pregresso con gli interessati;

la mancata applicazione di queste disposizioni, e dunque il rischio di un ritorno in clandestinità di molte decine di migliaia di lavoratori, sono stati segnalati agli ultimi due ministri dell'interno non solo dall'associazionismo laico e religioso, ma anche dai segretari dei sindacati confederali, e recentemente anche dal prefetto di Roma, città in cui sono almeno tremila le pratiche di rilascio o rinnovo del soggiorno sospese —:

se non ritenga che questa situazione risulti particolarmente intollerabile, in presenza di una discussione nel Governo e nel Parlamento sulle dimensioni e i limiti,