

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36, avente ad oggetto « Disposizioni urgenti per ottemperare ad obblighi comunitari in materia di autotrasporto », ha definito le modalità per il recupero delle somme destinate agli autotrasportatori nella forma del riconoscimento di un credito di imposta per gli anni 1992, 1993 e 1994;

le modalità di recupero stabilite con il citato decreto costituiscono esenzione di quanto disposto con le decisioni della Commissione delle Comunità europee n. 93/496/CEE del 9 gennaio 1993 e n. 97/270/CE del 22 ottobre 1996, confermate dalle sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee del 29 gennaio 1998 e del 19 maggio 1999;

l'articolo 2 del decreto-legge prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provveda, entro il 15 ottobre 2002, a richiedere espressamente il pagamento, da effettuarsi entro quindici giorni dal ricevimento della richiesta, con possibilità di richiedere una rateizzazione in non più di ventiquattro mesi;

ancorché debba essere sottolineato il fatto che il recupero, assolutamente ingiusto, costituisca un atto dovuto per esecuzione di obblighi comunitari, è doveroso riflettere sulla circostanza che l'onere richiesto ai piccoli autotrasportatori sarà difficilmente sopportabile, con tutto ciò che consegue al fatto che l'articolo 3 del decreto-legge, in caso di inottemperanza alla richiesta di pagamento, preveda l'emissione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di ordinanze-ingiunzioni ai sensi della legge 24 novembre 1998, n. 689;

è doveroso ricordare che le somme riconosciute a suo tempo agli autotrasportatori dal Governo in carica sopperivano ad una disuguaglianza rilevata tra i diversi

costi europei e che dunque ancor più iniquo appare, a distanza di dieci anni, l'avvio delle procedure di recupero;

è altresì necessario sottolineare l'inerzia con la quale è stato affrontato l'iter giudiziario europeo, atteso che al punto 33 della sentenza n. 6 del 18 maggio 1999 della Corte di giustizia delle Comunità europee si legge testualmente: « ...il rappresentante del Governo italiano ha riconosciuto all'udienza che l'amministrazione finanziaria italiana è in grado di individuare i diversi trasportatori italiani che hanno fruito del *bonus* fiscale e di chiedere loro, per le vie ordinarie o giudiziarie, il rimborso »;

le associazioni di categoria hanno lanciato un allarme ricordando che l'importo medio che i « padroncini » dovranno rimborsare è di circa 36 milioni;

molte piccole imprese di autotrasporti certamente non saranno in grado di sostenere un onere finanziario di questo tipo, neppure attraverso la prevista rateizzazione che, comunque, prevederebbe una rata di circa 760 euro mensili, da aggiungere, quasi sempre insopportabilmente, ai piani rateali che già gravano su di esse;

è dunque facilmente prevedibile una seria crisi del mondo dell'autotrasporto, la cui rilevanza strategica, per l'economia nazionale, è nota a tutti —:

fermi restando gli obblighi comunitari che, in materia, gravano sul nostro Paese, se non ritenga di dover urgentemente attivare iniziative idonee a prevenire la prevedibile e grave crisi che colpirà le piccole imprese di autotrasporto al momento in cui queste saranno chiamate, così come previsto dal decreto-legge 20 marzo 2002, n. 36, a rimborsare, con gli interessi, le somme loro destinate dal Governo sotto forma di credito di imposta per gli anni 1992, 1993 e 1994. (3-01017)

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

l'8 ottobre 2001, a Linate, in un gravissimo incidente aereo tra un Cessna

privato e un aereo di linea della Compagnia svedese SAS trovarono la morte 118 persone;

in ordine alla dinamica dell'incidente, lo *staff* di consulenti tecnici nominato dalla Procura di Milano ha evidenziato — come ha richiamato l'onorevole Iannone in una sua interrogazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 8 maggio 2002 — « oltre all'errore umano, una catena di omissioni e di manchevolezze la cui responsabilità risultano ancora da attribuire »;

per l'individuazione in sede giudiziaria delle responsabilità si prospettano tempi lunghi e spese legali presumibilmente ingenti;

l'inevitabile protrarsi dei tempi dell'inchiesta è destinato ad avere negative ricadute sulle famiglie delle vittime del disastro, che devono far fronte, oltre alla irrimediabile perdita dei congiunti, a conseguenze economiche pesantissime;

il signor Paolo Pettinaroli, Presidente del « Comitato per le Vittime di Linate » ha evidenziato, tra l'altro, l'inadeguatezza del risarcimento disposto dalla SAS e ha sollecitato un intervento del Governo, sottolineando la particolare gravità di alcune situazioni, in particolare i casi di famiglie di piccoli imprenditori periti nel disastro che sono state costrette a chiudere le aziende e a liquidare i lavoratori in esse occupati —:

se siano allo studio da parte del ministero interrogato interventi di sostegno economico-finanziario alle famiglie, anche in deroga alla normativa vigente, considerata la eccezionale gravità della situazione in cui versano le famiglie stesse. (3-01018)

Interrogazione a risposta scritta:

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

la legge 21 dicembre 2001, n. 443 « Delega al Governo in materia di infra-

strutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive », prevede che « Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese »;

« L'individuazione è operata, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti,... »;

« In sede di prima applicazione della presente legge il programma è approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001 »;

la delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 « legge obiettivo: 1° programma delle infrastrutture strategiche prevede nell'elenco delle opere » il Progetto per la salvaguardia della laguna e della Città di Venezia: sistema MO.SE. (costo previsto 4131,665 milioni di euro);

sia la già citata legge n. 443, che lo schema di decreto delegato di attuazione della legge 443, approvato dal Consiglio dei ministri in data 3 maggio 2002, dettano le modalità per la realizzazione delle opere « di preminente interesse nazionale »; particolarmente l'articolo 1 comma 1 dello schema di decreto delegato prevede che « Il presente decreto legislativo regola la progettazione, la approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale... individuati a mezzo del Programma di cui al comma 1 della legge 21 dicembre 2001 n. 443 »;

particolarmente si innova profondamente la legislazione in materia per quanto attiene le procedure per la progettazione, per il finanziamento, le diverse fasi di approvazione del progetto, le procedure di Valutazione di Impatto ambientale, di aggiudicazione per la realizzazione e la gestione delle opere; che si modificano

i poteri delle istituzioni fino ad ora preposte alla realizzazione dei lavori pubblici;

gli interventi finalizzati alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna, sono normati da una legislazione speciale; tra questi interventi è proposta la realizzazione del MO.SE. —:

se la nuova legislazione, dal punto di vista procedurale, verrà applicata all'opera denominata MO.SE.;

particolarmente: se resta ancora valido quanto previsto all'articolo 3 comma 4 della Legge n. 139 del 5 febbraio 1992; se restano ancora valide, per quanto attiene il MO.SE., le prerogative di cui all'articolo 4 della legge n. 798 del 29 novembre 1984; se restano ancora valide le procedure per il finanziamento dell'opera previste dalla legge speciale per Venezia, o se invece, non si intenda attivare quanto previsto per le altre opere strategiche (Infrastrutture SpA, Cassa Depositi e Prestiti, Finanza di progetto eccetera); a quale stadio della realizzazione si ritiene sia oggi il MO.SE. nel caso si decidesse di applicare la nuova legislazione. (4-03074)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

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

l'amministrazione comunale di Lucca nel corso della campagna elettorale per le elezioni comunali installava davanti la stazione ferroviaria e più precisamente in Piazzale Ricasoli, alcuni lampioni in ghisa che riportano sullo stelo, oltre allo stemma del comune di Lucca, anche quello del fascio littorio;

le giustificazioni addotte da parte degli amministratori lucchesi secondo i quali si tratterebbe solo del recupero di

vecchi lampioni e che il gesto non ha significato politico, appaiono del tutto inopportune e insufficienti;

la Costituzione Repubblicana si fonda sui valori della lotta di Liberazione e della Resistenza, che unificando una vasta pluralità di movimenti politici liberarono dal nazifascismo il nostro Paese, restituendogli dignità, pace e democrazia;

la XII disposizione transitoria e finale della Costituzione Repubblicana recita: « È vietata la riorganizzazione, sotto qualsiasi forma, del disciolto partito fascista »;

la provincia di Lucca è stata oggetto di gravissime stragi di civili, e deportazioni di massa durante il periodo di occupazione nazifascista, e per questo trova sede, sul territorio provinciale, il Parco della Pace di S. Anna di Stazzema;

da molto tempo il sindaco di Lucca Fazzi, continua ad alimentare, concedendo « dignità democratica », movimenti xenofobi, razzisti e di chiara ispirazione fascista come il movimento Forza Nuova, autorizzato lo scorso anno, per i festeggiamenti del XXV aprile, a tenere un convegno denigratorio e offensivo dei valori della Resistenza, in cui si verificò una situazione paradossale con la città completamente blindata;

questo è solo l'ultimo di una grave serie di atti che varie amministrazioni di centro destra della provincia di Lucca, tra l'altro già recentemente segnalate, stanno portando avanti, tutte con la finalità di rendere « democratiche » ed attuali le vecchie simbologie fasciste —:

quali valutazioni il Governo esprima in merito all'azione promossa dall'amministrazione comunale di Lucca, tesa a screditare la memoria storica del Paese e del disconoscimento delle radici antifasciste della nostra Costituzione della Repubblica;

se il Governo non ritenga che i fatti di cui sopra costituiscano violazione della XII disposizione transitoria e finale della