

colò Marino nei confronti dell'imprenditore milanese Giulio Romagnoli, persona sottoposta alle indagini e nei confronti del pentito di mafia Agatino Marino;

il verbale del 19 febbraio 1999, che registra le dichiarazioni rese da Giulio Romagnoli, cita, fra gli altri, l'allora sindaco di Palermo Leoluca Orlando, come personaggio in rapporti con tale Seminara Mario che si proponeva di individuare, a sua volta, un interlocutore fisso in grado di curare i rapporti con la mafia;

il verbale del 15 dicembre 2000, che registra le dichiarazioni rese da Agatino Marino, riferisce di vicende relative al piano regolatore di Catania e, segnatamente, alla zona di San Birillo vecchio e della pescheria, in ragione delle quali poteva essere organizzata una succulenta speculazione edilizia, rispetto alla quale sarebbe stato interessato Enzo Bianco ed alcuni suoi parenti;

il quotidiano *Libero*, dopo aver pubblicato tali sconcertanti documenti, afferma che il pubblico ministero Nicolò Marino è finito sotto procedimento disciplinare dinnanzi all'organo di autogoverno della magistratura;

l'impostazione ed il significato dell'articolo appaiono espliciti, come il titolo medesimo e tutto il contenuto;

se è vero che occorre prestare straordinaria e prudente attenzione alle dichiarazioni rese da pentiti e comunque da collaboratori di giustizia, è altresì vero che occorre essere certi che la magistratura vagli con assoluta determinazione e con volontà di approfondimento l'eventuale fondamento delle gravissime affermazioni, sia per la necessaria tutela delle persone accusate laddove il contenuto sia calunnioso, sia, alternativamente, per procedere nei confronti delle persone accusate laddove le dichiarazioni abbiano significativi e seri riscontri —;

se il procedimento disciplinare avviato dal Consiglio Superiore della Magistratura nei confronti del pubblico ministero dottor Nicolò Marino sia da porsi in

relazione, come appare implicitamente dalla lettura dell'articolo citato in premessa, alle indagini svolte dal medesimo sulle responsabilità di persone autorevoli legate alle amministrazioni comunali di Palermo e di Catania. (3-01143)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

è stata più volte evidenziata l'urgenza di realizzare il passante autostradale di Mestre-Venezia per risolvere una grande emergenza nazionale;

il Presidente del Consiglio dei ministri Silvio Berlusconi e il Presidente della regione Veneto Gian Carlo Galan avevano affermato che nel mese di agosto del 2002 si sarebbero aperti i cantieri per la realizzazione del passante;

esistono due progetti, distinti e non complementari, per la realizzazione del passante autostradale o di un tunnel sotto la città di Mestre;

il Presidente dell'ANAS e il Ministro Lunardi hanno richiesto al Consorzio concessionario della progettazione e della realizzazione del passante autostradale, la contestuale progettazione e realizzazione delle due infrastrutture;

conseguentemente le istituzioni comunitarie hanno contestato l'affidamento diretto, senza gara, al Consorzio;

tali notizie hanno destato forte preoccupazione nelle Istituzioni locali, nelle Associazioni imprenditoriali, nell'opinione pubblica nazionale e locale —;

quale procedura intenda adottare il Governo per favorire una celere realizzazione del passante di Mestre-Venezia.

(2-00395) « Vianello, Bogi, Agostini, Zani, Fumagalli, Montecchi, Angioni, Sabattini, Bonito, Paola

Mariani, Grandi, Rossiello, Rava, Bandoli, Buglio, Burlando, Calzolaio, Carboni, Cazzaro, Galeazzi, Giulietti, Kessler, Lolli, Lucidi, Lumia, Mariotti, Marone, Martella, Pisa, Ranieri, Abbondanzieri, Carli, Dameri, De Brasi, Fluvi, Mancini, Raffaella Mariani, Nannicini, Nigra, Olivieri, Ottone, Panattoni, Preda, Quartiani, Ruzzante, Sandri, Siniscalchi, Tolotti, Vigni, Zunino ».

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

dalla mezzanotte del 25 giugno 2002 i Tir possono ricominciare a transitare dentro il tunnel del Monte Bianco;

l'accordo tra il Governo francese e quello italiano porterà ad un forte aumento del numero di mezzi pesanti attraverso la Valle d'Aosta con una situazione oltre i limiti della sostenibilità in fatto di inquinamento;

nei tre anni di chiusura del tunnel secondo i dati della azienda sanitaria locale, si è registrato un abbattimento dell'88 per cento dell'inquinamento dovuto al traffico stradale e si è verificata una riduzione del 50 per cento delle malattie respiratorie;

la decisione di riaprire indiscriminatamente il traforo ai mezzi pesanti contraddice gli accordi di Kyoto sulle emissioni inquinanti ed incentiva il trasporto delle merci su gomma;

inoltre non tiene in alcun conto la volontà della regione Val d'Aosta che ha chiesto una moratoria della riapertura per ridiscutere l'articolo 4 del nuovo regolamento di circolazione che consente di far

passare fino a 5.760 Tir al giorno, e cioè più del doppio di quelli che passavano nel 1999, senza un contingentamento o una selezione —:

se il Ministro non ritenga necessario sospendere la decisione della riapertura del traforo in quanto fortemente pericolosa per la sicurezza e per l'ecosistema dell'intera vallata.

(2-00387)

« Cento ».

Interrogazione a risposta immediata:

CÈ, LUCIANO DUSSIN, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, BRICOLO, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, ERCOLE, DARIO GALLI, FONTANINI, GIBELLI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, MARTINELLI, FRANCESCA MARTINI, PAGLIARINI, PAROLO, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Ministro interrogato ha giustamente evidenziato la necessità di aumentare gli attuali limiti di velocità autostradali;

si condivide tale iniziativa, ritenendo anacronistici e frutto di ideologie politiche non condivisibili gli attuali limiti di velocità;

peraltro, si ritiene opportuno segnalare che, attualmente, nei centri urbani i limiti di velocità previsti sono: 30 chilometri orari nei quartieri; 50 chilometri orari nei centri abitati; 70 chilometri orari sulle strade urbane ad alto scorrimento. Quest'ultima tipologia è però troppo riduttiva, in quanto pochi centri urbani hanno strade a due corsie per senso di marcia con le due carreggiate separate —:

se, oltre ad aumentare i limiti di velocità autostradali, ritenga opportuno che sia prevista una discrezionalità delle amministrazioni comunali nell'applicare il limite di 70 chilometri orari, a seconda delle caratteristiche strutturali delle strade comunali, anche per evitare che, con un

limite troppo generalizzato di 50 chilometri orari, gli automobilisti continuano ad essere costretti a rispettare delle limitazioni ormai insostenibili sotto l'aspetto del buon senso. (3-01131)

Interrogazioni a risposta scritta:

LO PRESTI, FRAGALÀ e SCALIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'organico della corporazione dei piloti del porto di Palermo è composto da cinque unità compreso il capo pilota;

attualmente prestano servizio solo quattro unità: un capo pilota; 2 piloti effettivi; 1 aspirante pilota nominato a seguito del concorso autorizzato in data 21 aprile 2000 con decreto ministeriale n. DEM 3/1991;

il quinto posto dovrebbe essere coperto, a seguito della rinuncia degli idonei di citato concorso, dall'ultimo in graduatoria il quale, interpellato, non ha ancora accettato;

il capo pilota in carica, Leonardo Porretto, nato a Palermo il 5 luglio 1937, sarà collocato in pensione nel mese di luglio 2002, per il raggiungimento del limite di età, così determinato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 1976, n. 952;

ciò determinerà che il carico di lavoro sarà distribuito sui due piloti effettivi della corporazione;

a seguito di tale evento, a partire del 6 luglio 2002 il Porto di Palermo sarà privo del capo pilota, considerato che i due piloti effettivi non posseggono i requisiti di anzianità previsti dall'articolo 113 del Regolamento CN per la nomina a capo pilota (cinque anni di anzianità di servizio);

a seguito di tale evento, a partire dal 6 luglio 2002 il porto di Palermo non potrà avere un capo pilota in possesso dei requisiti di anzianità previsti dall'articolo 113 Reg. CN per la nomina a capo pilota

(cinque anni di anzianità di servizio), considerato che i due piloti effettivi non posseggono tale anzianità;

l'ipotesi adombrata dal ministero (ufficio gestione infrastrutture per la navigazione) di derogare al requisito minimo di anzianità nel servizio, previsto dal 4° comma dell'articolo 113 Reg. CN, per farsi comunque luogo alla nomina del nuovo capo pilota in sostituzione del pensionando capo Porretto, risolverebbe la questione solo da un punto di vista formale;

non vi è chi non veda, infatti, come una riduzione a soli due anni e qualche mese del periodo di servizio previsto dalla norma (tanti infatti sarebbero gli anni maturati dai due piloti rimasti) non offrirebbe condizioni di professionalità e affidabilità e sufficienti garanzie per la sicurezza della navigazione portuale e la necessaria capacità direttiva della corporazione;

inoltre, una deroga così estesa esporrebbe ad una eccessiva responsabilità la Capitaneria di Porto di Palermo cui è demandata la scelta, la quale potrebbe anche esprimere un giudizio non positivo sulla capacità dei piloti rimasti, paralizzando di fatto l'attività portuale, ovvero azzardare, comunque, una valutazione, pur di non lasciare il Porto di Palermo senza capo pilota; valutazione che si potrebbe in futuro rivelare sbagliata allorquando, però, si saranno già verificati effetti pregiudizievoli per il naviglio e per le persone;

invero, la *ratio* della norma, confortata anche da un orientamento giurisprudenziale consolidato (Consiglio di Stato 30 settembre 1964, n. 630) trova applicazione « nell'approssimarsi del raggiungimento della anzianità minima prevista per la nomina a capo pilota » e non, come per il caso di Palermo, per periodi lunghi che addirittura superano i due anni;

risulta agli interroganti che la Capitaneria di porto di Palermo ha chiesto ripetutamente al ministero che venga mantenuto in servizio il capo pilota, previa

verifica dei requisiti di idoneità fisica e psichica, attraverso la concessione di una deroga al requisito dell'anzianità previsto dall'articolo 118 Rg codice della navigazione; deroga che può trovare fondamento giuridico nello *status* del capo pilota che non è dipendente ma socio della corporazione —:

quali determinazioni e provvedimenti intenda assumere per garantire al porto di Palermo le condizioni di sicurezza che la problematica dedotta potrebbe pregiudicare nell'immediato futuro;

se, al fine di garantire la sicurezza della navigazione, non sia più rispondente a criteri di legittimità e di opportunità operare una deroga al requisito dell'anzianità previsto dall'articolo 118 Rg codice della navigazione, mantenendo in servizio per i prossimi due anni il capo pilota prossimo alla pensione. (4-03289)

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

in data 28 agosto 2001 è entrato in vigore il « regolamento di attuazione delle direttive 94/58/CE e 98/35/CE relative ai requisiti minimi di formazione per la gente di mare »;

il regolamento di cui sopra prevede, per l'imbarco di marittimi stranieri su navi di bandiera italiana, la convalida delle certificazioni IMO/STCW rilasciate dagli altri Stati e, pertanto da tale data non possono essere imbarcati né marittimi comunitari in possesso di certificati IMO/STCW 78 né marittimi extracomunitari in possesso di certificati adeguati IMO/STCW 95 che non siano stati convalidati, inoltre non potranno essere imbarcati marittimi di nazionalità non italiana nelle qualifiche di comandante e di primo ufficiale di coperta;

il tribunale civile di Genova, ha accolto il ricorso dei legali di un cittadino inglese, al quale era stata negata l'iscrizione nei turni particolari, imponendo

l'iscrizione del cittadino inglese, con la qualifica di comandante, al turno generale, cioè all'albo degli ufficiali disponibili per l'imbarco, indicando la soluzione positiva nel rinnovato articolo 318 del codice della navigazione: l'equipaggio delle navi con bandiera nazionale deve essere composto da cittadini dell'Unione europea —:

se non ritenga necessario ed urgente intervenire al fine di adottare le opportune iniziative atte a regolamentare la materia, per evitare equivoci e confusione in un settore strategico, la marina italiana, protagonista di tradizioni senza epoca.

(4-03290)

BERTUCCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il 16 maggio 1985 viene costituita la società CeMIM Scpa, con maggioranza di soci privati, avente per oggetto la progettazione, realizzazione e gestione di un interporto nelle Marche e, precisamente, nel territorio del comune di Jesi, provincia di Ancona;

in data 15 novembre 1993, con delibera assembleare, in seduta straordinaria, si è decisa la liquidazione di detta società CeMIM;

la società CeMIM, in data 18-21 gennaio 1994, a seguito di sentenza dichiarativa di fallimento del tribunale di Ancona, cessava la sua attività e tutti i beni patrimoniali e creditizi per un valore stimabile in lire 35.311.857.719 per un patrimonio netto pari a lire 25.374.482.216, sono caduti nel fallimento;

nel patrimonio netto del CeMIM deve comprendersi anche il valore della progettazione dell'opera, redatta su incarico della società in questione dall'architetto Dario Tomellini, e che, giova ricordare costituisce anche variante del piano regolatore del comune di Jesi;

in data del 10 novembre 1993, è stata promossa la costituzione di una nuova

società per azioni denominata Interporto Marche spa avente per oggetto la realizzazione sempre nel territorio del comune di Jesi di un centro merci intermodale regionale;

la società Interporto Marche spa, in data 1° marzo 1996, ha presentato copiosa documentazione, composta da varie relazioni e dal progetto interportuale con autenticazioni sia della regione Marche che del comune di Jesi, al Ministero dei trasporti per ottenere i finanziamenti previsti dalle leggi n. 240 del 1990 e n. 641 del 1996;

la società Interporto Marche spa, a seguito di delibera del 18 dicembre 1996 del CIPE, comunicata in data 6 giugno 1997 con nota del Ministero dei trasporti n. 528(52)240, risulta essere assegnataria della somma di lire 30.172.000.000, a titolo di contributi statali per la realizzazione del primo lotto funzionale del centro intermodale: lotto questo in cui rientrano tutti i beni del CeMIM;

in data 26 giugno 1997 (un anno, tre mesi e 26 giorni dopo la richiesta al ministero della società « Interporto Marche spa ») con delibera n. 127 del consiglio comunale di Jesi si incarica l'ingegnere Romagnoli, responsabile del comune di Jesi del servizio urbanistica, di redigere un nuovo progetto dell'interporto;

in data 31 ottobre 1997, con delibera n. 208 il Consiglio comunale di Jesi, approva il progetto dell'interporto, realizzato dall'ingegnere Romagnoli;

a seguito di tale approvazione la società Interporto Marche spa provvedeva a presentare al ministero dei trasporti il progetto interporto realizzato dall'ingegner Romagnoli (e ciò avviene, quindi, dopo un anno dalla concessione del contributo statale di lire 30.172.000.000);

in data 13 gennaio 1998, il curatore fallimentare CeMIM ha presentato al Tar delle Marche richiesta di annullamento della delibera n. 208/97 del comune di Jesi, osservando in particolare, oltre ad altri 9 vizi di illegittimità, il fatto che era

stato redatto un progetto su proprietà della fallita CeMIM e ciò senza richiedere autorizzazione alcuna;

in data 10 luglio 1999, con sentenze n. 836/1999 e 838/1999 il Tar delle Marche annullava le delibere n. 127/1997 e 208/1997 del comune di Jesi di affidamento dell'incarico progettuale e di approvazione del nuovo progetto dell'interporto;

in data 27 giugno 2000, ai sensi della legge n. 241 del 1990 richiedeva copia della documentazione progettuale presentata dalla società « Interporto Marche spa » per i finanziamenti previsti dalle leggi n. 240 del 1990 e 641 del 1996;

in data 3 luglio 2000 l'unità di gestione sistemi di trasporti ad impianti fissi, del Ministero dei trasporti e della navigazione, unità di gestione TIF, unità operativa TIF 3 (direttore ingegnere Giovanni Caruso), rilasciava copia della documentazione richiesta come elencata nella lettera prot. 597 TIF 3 IDE. Da tale documentazione è risultato palese che:

a) il progetto dell'interporto presentato al Ministero dei trasporti il 1° 1996 è quello della società fallita CeMIM, redatto dall'architetto Dario Tomellini;

b) i contributi decisi con delibera CIPE del 18 dicembre 1996 hanno finanziato il progetto Tomellini del CeMIM, fatto proprio dalla Società « Interporto Marche spa »;

c) alla data di presentazione della richiesta di contributi al CIPE, 1° marzo 1996, la società « Interporto Marche spa » non solo ha presentato un progetto di esclusiva proprietà del CeMIM, ma non aveva nemmeno la proprietà dell'area su cui si deve costruire l'interporto che, come noto, essendo stato in larga parte realizzato dalla fallita società CeMIM, era nella esclusiva disponibilità della curatela fallimentare —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di quale documentazione sia stata depositata a richiesta della somma di

lire 30.172.000.000, a titolo di contributi statali per la realizzazione del 1° lotto funzionale, alla società Interporto Marche spa, atteso che l'incarico per la redazione del progetto medesimo era stato affidato dal comune di Jesi all'ingegner Romagnoli dopo ben 6-7 mesi dalla delibera del CIPE di assegnazione dei contributi;

se i Ministri interrogati non ritengano di eseguire approfonditi accertamenti in merito alla correttezza delle procedure seguite dalla società Interporto Marche spa per la richiesta dei contributi di cui alle leggi n. 240 del 1990 e n. 641 del 1996;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in attesa dell'esito degli accertamenti richiesti non ritenga opportuno procedere alla sospensione cautelativa del finanziamento assentito di lire 30.172.000.000 di cui alle leggi n. 240 del 1990 e n. 641 del 1996. (4-03293)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta immediata:

VOLONTÈ, GIUSEPPE DRAGO e TANZILLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

secondo alcune notizie riportate in questi giorni dai quotidiani, e confermate peraltro dagli stessi interessati, sarebbero giunte presso le segreterie nazionali e periferiche delle organizzazioni sindacali Cisl e Uil alcuni volantini intimidatori, diretti ad alcuni loro dirigenti;

queste minacce e questi tentativi intimidatori sono seguiti agli incontri tenuti dalle citate parti sociali con il Governo, in occasione della presentazione del nuovo piano in materia di lavoro —:

le sue valutazioni riguardo agli episodi citati e quali iniziative intenda adottare al fine di scongiurare l'attuazione di queste minacce di morte. (3-01133)

LA RUSSA, AIRAGHI, ALBONI, AMORUSO, ANEDDA, ARMANI, ARRIGHI, ASCIERTO, BELLOTTI, BENEDETTI VALENTINI, BOCCHINO, BORNACIN, BRIGUGLIO, BUONTEMPO, BUTTI, CANNELLA, CANELLI, CARRARA, CARUSO, CASTELLANI, CATANOSO, CIRIELLI, COLA, GIORGIO CONTE, GIULIO CONTI, CORONELLA, CRISTALDI, DELMASTRO DELLE VEDOVE, FASANO, FATUZZO, FIORI, FOTI, FRAGALÀ, FRANZ, GALLO, GAMBA, GERACI, GHIGLIA, ALBERTO GIORGETTI, GIRONDA VERALDI, LA GRUA, LAMORTE, LANDI DI CHIAVENNA, LANDOLFI, LA STARZA, LEO, LISI, LO PRESTI, LOSURDO, MACERATINI, MAGGI, MALGIERI, GIANNI MANCUSO, LUIGI MARTINI, MAZZOCCHI, MENIA, MEROI, MESSA, MIGLIORI, MUSSOLINI, ANGELA NAPOLI, NESPOLI, ONNIS, PAOLONE, PATARINO, ANTONIO PEPE, PEZZELLA, PORCU, RAISI, RAMPONI, RICCIO, RONCHI, ROSITANI, SAGLIA, SAIA, GARNERO SANTANCHÈ, SCALIA, SELVA, SERENA, STRANO, TAGLIALATELA, TRANTINO, VILLANI MIGLIETTA, ZACCHEO e ZACCHERA.— *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nel corso di un corteo svoltosi a Milano il 22 giugno 2002, Yasha Reibman, esponente della comunità ebraica milanese e consigliere regionale lombardo del Partito radicale, è stato più volte aggredito da un gruppo di persone appartenenti ai centri sociali;

tentando di strappargli la bandiera israeliana di mano, gli « autonomi » hanno circondato Reibman spintonandolo e prendendolo a schiaffi e pugni per tutto il percorso della manifestazione, fino alla confluenza del corteo per il *Gay pride* in piazza Castello;

in prossimità del palco, mentre tentava di parlare ai giornalisti dell'aggressione con un vistoso segno rosso sulla tempia e la bandiera israeliana distrutta in mano, Reibman è stato prima raggiunto da uno schizzo d'acqua e, giratosi, da uno schiaffo in pieno volto;