

la tratta potrebbe collegare il Vallo di Diano — popoloso territorio con importanti centri quali Sala Consilina, Polla e Padula — con Salerno, dove è in costruzione la metropolitana, che si estenderà fino a Battipaglia, distante dieci chilometri da Sicignano, e farebbe uscire dal proprio isolamento il Lagonegrese, collegandolo, attraverso Sicignano, a Potenza, suo capoluogo di provincia, attualmente raggiungibile attraverso un tortuoso percorso stradale,

impegna il Governo

al ripristino della tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro, dal momento che la linea ferroviaria favorirebbe anche una minore utilizzazione del trasporto su gomma, sia delle persone sia delle merci, con notevoli benefici tanto all'ambiente quanto alla collettività.

9/2032-B/**17**. Brusco.

La Camera,

premesso che:

la legge n. 177 del 1992 prevede il trasferimento al patrimonio disponibile dei comuni delle aree demaniali ricadenti nel territorio delle province di Belluno, Como, Bergamo e Rovigo, su cui siano state eseguite, in epoca anteriore al 31 dicembre 1983, opere di urbanizzazione da parte di enti o privati cittadini, a seguito di regolare concessione, e di quelle ancorché non edificate, ma comunque in possesso pacifico dei privati;

i comuni interessati sono autorizzati ad alienare, a domanda, ai privati possessori delle aree, i terreni ottenuti in uso o in godimento, una volta eseguite le opere di urbanizzazione;

in Italia sono numerosi i casi di insediamenti abitativi e produttivi realizzati, a seguito di regolare concessione edilizia, su aree demaniali da decenni non più destinate ad uso pubblico, che dopo avere atteso per anni dall'ufficio preposto al Ministero delle finanze un certificato di

sdemanializzazione si sono visti notificare accertamenti per canoni di concessione allo Stato di elevati importi,

impegna il Governo

ad estendere la normativa prevista dalla legge n. 177 del 1992, con opportune modifiche, a tutto il territorio nazionale, al fine di accelerare la chiusura di una situazione di disagio e di disparità che interessa vaste aree del Paese.

9/2032-B/**18**. D'Agrò.

La Camera,

premesso che,

la riduzione dell'offerta ferroviaria attuata da Trenitalia nella tratta Ragusa-Siracusa-Catania penalizza fortemente molti centri di tali province sia dal punto di vista economico che turistico;

la soppressione di treni e collegamenti ferroviari nella Sicilia sub-orientale danneggia un territorio già svantaggiato per un sistema viario carente, che attende da anni il completamento dell'autostrada;

l'intervento di raddoppio della tratta ferroviaria Catania-Siracusa costituisce uno dei nuovi progetti individuati dalla legge-obiettivo precedentemente non inclusi nei contratti di programma,

impegna il Governo

a prevedere, nell'ambito del piano generale di rivisitazione delle infrastrutture, piuttosto che la riduzione dei servizi, il potenziamento e l'ampliamento della tratta ferroviaria Ragusa-Siracusa-Catania, al fine di favorire lo sviluppo economico e turistico di quella zona.

9/2032-B/**19**. Giuseppe Gianni, Mauro.

La Camera,

premesso che,

il territorio del Fortore in provincia di Benevento è dotato di una sola arteria

stradale di collegamento con il capoluogo (ex SS 369), dal tracciato pessimo e di difficile accessibilità;

a causa di tale situazione la zona interessata si avvia ad una progressiva decadenza e desertificazione, nonostante la ricchezza di risorse naturali, l'amenità dei luoghi e le molteplici e apprezzabili iniziative imprenditoriali locali sia di valorizzazione delle tradizioni che di innovazione,

impegna il Governo

a stanziare le risorse necessarie per l'adeguamento planoaltimetrico della ex SS 369 innesto SS 212 – S. Marco dei Cavoti – S. Bartolomeo in Galdo – SS 17, al fine di favorire non solo l'accesso ma anche lo sviluppo economico e turistico del comprensorio interessato.

9/2032-B/**20**. Mazzoni.

La Camera,

premesso che:

in data 6 marzo 2002 presso la Camera dei deputati è stato presentato l'emendamento contenente una norma di interpretazione autentica dell'articolo 1, comma 27, della legge n. 560 del 1993 in materia di alienazione di alloggi di edilizia pubblica, per l'esame e la discussione in Aula, col seguente tenore: « il comma 27 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 560, recante norme in materia di alienazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica si interpreta nel senso che gli assegnatari di alloggi, ai sensi della legge n. 640 del 1954, spetta in ogni caso il diritto di riscatto per l'acquisto degli stessi con determinazione del prezzo di cessione pari al 50 per cento del prezzo di produzione, ancorché non espressamente indicato nell'originario atto di assegnazione »;

nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 2032-A presso la Commissione Bilancio della Camera dei deputati sono

emersi profili di equità sociale connessi all'eventuale diversità reddituale degli assegnatari, sicché al testo originario è stata aggiunta, dopo le parole « legge n. 640 del 1954 » la locuzione « che abbiano i requisiti di reddito previsti dalla normativa vigente »; il testo così novellato è stato portato in aula con il parere favorevole del Governo per la discussione e la votazione ed è stato successivamente approvato da parte della Camera in data 15 marzo 2002 come articolo 19-*bis* (Disposizioni in materia di riscatto degli alloggi di edilizia residenziale pubblica).

a questo punto il disegno di legge n. 2032 è stato trasmesso al Senato;

nel corso dell'esame presso l'VIII Commissione, in data 20 giugno 2002, sono stati sollevati erroneamente rilievi di mancata copertura finanziaria, derivanti dalla vendita degli alloggi a tali condizioni e modalità e, per tali motivi, l'articolo è stato soppresso nel corso dell'esame in aula. In realtà, come già evidenziato nell'originaria relazione all'emendamento, i rilievi svolti in sede di Commissione al Senato traggono origine da una superficiale e distonica lettura del testo, atteso che la disposizione normativa in esame ha una natura meramente interpretativa – volta a dirimere il contrasto di attuazione tecnico-amministrativa sorto in seno al Dipartimento del territorio dell'amministrazione finanziaria – e quindi non comporta alcun onere aggiuntivo per il bilancio dello Stato,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa finalizzata a garantire che gli assegnatari degli alloggi di cui alla legge n. 640 del 1954 possono riscattare tali alloggi ad un prezzo di cessione commisurato ad una percentuale dell'originario costo di costruzione.

9/2032-B/**21**. (Nuova formulazione) Giudice, Lo Presti.

La Camera,

in sede di esame del disegno di legge n. 2032-B, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti;

premesso che:

l'articolo 38 del disegno di legge in esame, ai commi 5 e 7, introduce un doppio regime di interventi a favore del trasporto ferroviario: nel caso di trasporto combinato e di merci pericolose gli aiuti sono riconosciuti alle imprese di settore che abbiano un accordo con le imprese ferroviarie; nell'altro caso è previsto un regime di aiuti per il combinato e l'autostrada viaggiante a favore delle imprese ferroviarie che preventivamente definiscano un accordo con le imprese di settore;

l'adesione al Protocollo di Kyoto impone l'adozione di misure atte a ridurre fortemente le emissioni di anidride carbonica entro il 2010 e l'Unione europea ha attribuito all'Italia un onere di riduzione delle emissioni al 2010 pari al sette per cento;

l'incentivazione all'utilizzazione delle cosiddette autostrade viaggianti (mezzi pesanti trasportati su appositi carri ferroviari) consente di ridurre fortemente l'impatto ambientale causato dal transito degli automezzi nelle principali vie di comunicazione e nei passaggi transfrontalieri, assicurando, nel contempo, il rispetto di elevati livelli di sicurezza,

impegna il Governo

a dare priorità all'attuazione degli interventi di cui al comma 7 dell'articolo 38 del disegno di legge in esame.

9/2032-B/**22**. Petrella, Panattoni, Duca.

La Camera,

premesso che:

il comma 1 dell'articolo 10 della legge 16 marzo 2001, n. 88, circa la durata

ed il rinnovo di concessioni demaniali marittime è stato introdotto per risolvere problemi posti dalla categoria dei gestori di stabilimenti balneari;

nella sua genericità la suddetta norma non tiene conto del complesso normativo preesistente e si presenta asistemica rispetto ad esso, in particolare con riguardo alle disposizioni in materia di concessioni contenute nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni, nonché nel codice della navigazione e relativo regolamento, tanto che potrebbero ritenersi modificati i compiti degli organi che intervengono nel procedimento concessorio (presidente e comitato portuale negli ambiti compresi nella giurisdizione delle autorità portuali; comandante del porto e direttore marittimo nella restante parte del litorale);

in assenza di chiarimenti la citata norma può stravolgere la regolamentazione specifica e peculiare del regime concessorio delle aree demaniali in genere e, in particolare, delle banchine portuali di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, incidendo in modo sostanziale, per ciò che concerne i posti sede di autorità portuale, sui compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, controllo e sviluppo affidati alle medesime autorità portuali,

impegna il Governo

ad adottare una norma interpretativa ovvero apposito atto inteso a chiarire che la previsione contenuta al comma 1 dell'articolo 10 della legge n. 88 del 2001 è riferita alle sole concessioni demaniali marittime per l'esercizio e la gestione di stabilimenti balneari non ricadenti entro i limiti delle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali ovvero alle sole concessioni per l'esercizio di stabilimenti balneari.

9/2032-B/**23**. Albonetti, Tidei, De Luca.

La Camera,

premessi che:

circa il trattamento tributario da applicarsi ai canoni di concessioni demaniali marittime corrisposti dai concessionari alle autorità portuali, è stato a suo tempo chiarito, con circolare n. 25 del giugno 1995 indirizzata alle autorità portuali ed alle capitanerie di porto dal Ministero dei trasporti e della navigazione, adottata dopo aver sentito i competenti uffici del Ministero delle finanze, che detti importi andavano assoggettati ad imposta di registro;

l'Agenzia delle entrate, con risoluzione 19/E del 7 luglio 2001, esprimendosi in risposta ad un quesito, assimilava i canoni demaniali a redditi di attività commerciale e come tali da sottoporre a regime IVA, non tenendo conto della natura giuridica di ente pubblico non economico dell'autorità portuale, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modifiche ed integrazioni;

i canoni demaniali sono attribuiti alle autorità portuali per il raggiungimento dei propri fini istituzionali di rilevanza pubblica generale;

diversi avvisi manifestati generano incertezza interpretativa e provocano contenziosi;

l'applicazione dell'imposta di registro sui canoni demaniali si traduce in un'entrata reale per l'erario,

impegna il Governo

ad adottare una norma interpretativa che confermi l'applicazione dell'imposta di registro sugli importi dei canoni di concessione di beni demaniali marittimi introitati dalle autorità portuali.

9/2032-B/**24**. Susini, Duca, Mazzarello.

La Camera,

in sede di esame del disegno di legge n. 2032-B, recante disposizioni in materia

di infrastrutture e trasporti, collegato alla legge finanziaria per il 2002,

premessi che:

l'articolo 45 introduce alcune modifiche all'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, relativo alle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale;

il comma 1, lettera e), del medesimo articolo 45 prevede la messa a disposizione da parte di chi ne abbia la disponibilità, dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto a favore del gestore risultato aggiudicatario a seguito della procedura ad evidenza pubblica;

tale norma andrebbe applicata, a giudizio dei proponenti, esclusivamente per i bandi di gara attinenti allo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma;

impegna il Governo

ad adottare adeguate iniziative volte a specificare che la suddetta norma si applica esclusivamente per i bandi di gara attinenti allo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma.

9/2032-B/**25**. (Nuova formulazione) Tildei, Raffaldini.

La Camera,

premessi che:

a seguito della priorità assegnata tra le opere di carattere nazionale alla direttissima Brescia-Bergamo-Milano e alla Tangenziale est-esterna di Milano parte del traffico indotto da tali infrastrutture viarie accrescerà il tasso di saturazione dei tratti urbani della statale Emilia n. 9 lungo l'asse Lodi-Melegnano-San Donato milanese;

a prescindere dallo stesso incremento di intensità di traffico indotto, la medesima statale Emilia, a seguito anche dell'aumento degli insediamenti abitativi, industriali e di servizio che insistono sul territorio a Sud di Milano, abbisogna da

anni di una iniziativa di riqualificazione e messa in sicurezza dei tratti urbani descritti interessanti i comuni di Lodi, Sordio, Tavazzano, San Zenone al Lambro, Vizzolo Predabissi, Melegnano, San Giuliano milanese, San Donato milanese;

impegna il Governo

a provvedere con iniziative appropriate, nell'ambito della realizzazione di opere di interesse locale di chiara valenza generale, con stanziamenti da prevedersi a valere dall'anno finanziario 2003, finalizzata alla progettazione relativa alla riqualificazione e alla messa in sicurezza dei tratti urbani interessanti la viabilità della strada statale Emilia n. 9 lungo l'asse Lodi-Melegnano-San Donato milanese, da assegnare ai Comuni interessati sopra menzionati secondo una misura proporzionale al numero di abitanti degli stessi.

\* 9/2032-B/**26**. (*Testo così modificato nel corso della seduta*). Quartiani, Capitelli, Duilio, Vianello.

La Camera,

premesso che:

a fronte della definizione delle opere: Brebemi (Brescia/Bergamo/Milano) e Tangenziale Est/Milano aumenterà il traffico indotto da queste infrastrutture nella statale Emilia n. 9 nel tratto Lodi-Melegnano-San Donato Milanese. Oltre all'incremento del traffico dovuto alla creazione delle opere sopradescritte, la statale Emilia, strada di grande rilevanza, per il numeroso aumento degli insediamenti a scopo abitativo, industriale, di servizio che si vanno espandendo nella zona che comprende il territorio del Sud Milano, da diversi anni necessita di opere di riqualificazione e messa in sicurezza dei tratti urbani descritti, sono interessati i comuni di: Lodi, Sordio, Tavazzano, San Zenone al Lambro, Zizzolo Predabissi, Melegnano, San Giuliano Milanese, San Donato Milanese;

impegna il Governo

a intervenire con iniziative mirate, in modo da favorire la realizzazione di opere

di riqualificazione del trasporto sul territorio del Sud Milano, con stanziamenti da definire a partire dall'anno finanziario 2003, da utilizzarsi per la progettazione relativa alla riqualificazione e la messa in sicurezza dei tratti urbani relativi alla viabilità della strada statale Emilia n. 9 lungo l'asta Lodi-Melegnano-San Donato Milanese, da assegnare ai comuni interessati sopra citati in una misura proporzionale al numero dei residenti.

\* 9/2032-B/**35**. Minoli Rota, Falsitta, Gibelli.

La Camera,

premesso che;

nell'elenco delle 21 cosiddette « opere chiave » (cioè di priorità assoluta) indicato nel documento di programmazione economica e finanziaria in relazione al programma di realizzazione delle infrastrutture, connesso alla legge-obiettivo, non risultano comprese opere di indubbia rilevanza strategica per la rete stradale ed autostradale, quali la « variante del valico » sul tratto Firenze-Bologna della A1, la E-78 Grosseto-Fano, la 106 Ionica o l'Asti-Cuneo;

tali opere erano invece state considerate tra le 16 priorità assolute nel « Piano delle opere viarie di interesse strategico », definito dal Ministero dei lavori pubblici del precedente Governo, nell'ambito del Piano generale dei trasporti,

impegna il Governo

a reinserire queste quattro opere tra le effettive priorità affinché costituiscano « opere chiave » nel senso indicato dal documento di programmazione economica e finanziaria.

9/2032-B/**27**. Vigni, Abbondanzieri, Pignionica, Oliverio, Gasperoni, Chianale, Sandri, Meduri, Bova.

La Camera,

in sede di esame del disegno di legge AC 2032-B, recante disposizioni in materia

di infrastrutture e di trasporti ed in particolare dell'articolo 7, recante modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109;

premessi che:

il Senato, accogliendo alcuni suggerimenti della Commissione antimafia, ha modificato due importanti disposizioni approvate dalla Camera in prima lettura che avevano lo scopo di semplificare e accelerare l'avvio delle opere minori, sia come semplificazione dell'invio all'Osservatorio dei dati relativi ai lavori di importo inferiore a 500.000 euro, attraverso schede sintetiche annuali, sia come esclusione dal programma triennale, di cui all'articolo 14 della citata legge n. 109 del 1994, dei piccoli lavori di importo inferiore a 200.000 euro;

il Senato ha modificato la procedura per l'affidamento a trattativa privata dei lavori di importo inferiore a 100.000 euro, che nel testo approvato dalla Camera comprendeva l'indizione comunque di una gara informale e tale modifica, nonostante sottragga trasparenza all'attività della pubblica amministrazione, non è stata contrastata dalla Commissione antimafia quale possibile causa di un abbassamento della soglia di controllo per contrastare la criminalità organizzata,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative affinché siano inserite nell'ordinamento giuridico norme di rango legislativo e regolamentare che da una parte semplifichino l'avvio delle opere minori, sia come invio dei dati all'Osservatorio sia come inserimento dei lavori nella programmazione triennale dei lavori pubblici, e dall'altra restituiscano misure di trasparenza nell'espletamento delle procedure di affidamento degli appalti a trattativa privata, anche per i lavori di importo inferiore a 100.000 euro.

9/2032-B/**28**. Parolo, Guido Dussin, Gibelli, Vascon, Guido Giuseppe Rossi, Caparini.

La Camera,

in sede di esame del disegno di legge AC 2032-B, recante disposizioni in materia di infrastrutture e di trasporti ed in particolare dell'articolo 7, comma 1, lettera aa) che modifica la disciplina della finanza di progetto di cui all'articolo 37-bis della legge 11 febbraio 1994, n. 109;

premessi che:

il testo approvato dal Senato prevede che le proposte dei promotori siano presentate entro il 30 giugno di ogni anno oppure, nel caso in cui entro tale scadenza non siano state presentate proposte per il medesimo intervento, entro il 31 dicembre;

il reinserimento nel testo normativo di scadenze prefissate per la presentazione delle proposte dei promotori rischia di sottrarre flessibilità allo strumento del *project financing*, prolungando i tempi di attesa e mettendo in crisi il sistema di finanziamento delle opere,

impegna il Governo

in sede di prima applicazione della presente legge a ritenere comunque valida la seconda scadenza del 31 dicembre per la presentazione di proposte da parte dei promotori relativamente a lavori per i quali non siano state presentate proposte entro la scadenza del 30 giugno 2002.

9/2032-B/**29**. Gibelli, Parolo, Guido Dussin, Vascon, Guido Giuseppe Rossi, Caparini.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 24 del disegno di legge in esame differisce al 30 giugno 2003 il termine per la conclusione del programma degli interventi funzionali allo svolgimento della Conferenza ONU di Palermo, nonostante la Conferenza medesima sia già stata conclusa il 15 dicembre 2000;

tale proroga permette l'utilizzo di procedure acceleratorie per l'esecuzione delle opere in deroga alla normativa sui lavori pubblici ed in particolare permette l'affidamento dei lavori a trattativa privata e senza obblighi di pubblicità per ragioni di urgenza e di sicurezza; ragioni queste ultime che ormai hanno cessato di esistere a seguito della conclusione dei lavori della Conferenza il 15 dicembre 2000,

impegna il Governo

ad applicare le procedure acceleratorie utilizzate per i lavori funzionali alla Conferenza ONU di Palermo esclusivamente nei casi di effettiva necessità e urgenza e limitatamente al periodo attinente alla preparazione e allo svolgimento degli eventi straordinari.

9/2032-B/**30**. Guido Dussin, Parolo, Gibelli, Vascon, Guido Giuseppe Rossi, Caparini.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 43, comma 3, del disegno di legge in esame dispone con efficacia retroattiva, a decorrere dal 1° gennaio 1968 e fino al 31 dicembre 2002, l'esenzione da imposte di bollo, registro, ipotecarie e catastali e dalle tasse di concessione governativa, di tutti gli atti connessi alla riparazione degli immobili distrutti o danneggiati nel terremoto del Belice;

tali benefici fiscali, limitati ai soggetti danneggiati dal terremoto del Belice, rischiano di creare discriminazioni nei confronti dei soggetti danneggiati da altre calamità naturali verificatesi sul territorio nazionale,

impegna il Governo

ad evitare per il futuro di prevedere benefici fiscali a favore di limitate aree del territorio nazionale, valutando la possibi-

lità di poter estendere le esenzioni di cui all'articolo 43, comma 3, anche ad altre zone colpite da calamità naturali.

9/2032-B/**31**. Guido Giuseppe Rossi, Parolo, Guido Dussin, Gibelli, Vascon, Caparini.

La Camera,

premessi che,

dopo i tragici fatti dell'11 settembre, si sono proposti in modo accentuato anche nei porti, i temi legati alla sicurezza verso possibili infiltrazioni terroristiche;

gli organismi dell'ONU hanno proposto una revisione degli *standard* in tutti gli scali;

gli Stati Uniti hanno assunto iniziative tese ad indicare « i porti sicuri », che saranno i soli attraverso i quali si potranno sviluppare i traffici da e per quel Paese;

ritardi nell'adeguamento delle misure di sicurezza, oltre a rappresentare un problema per l'Italia, possono indebolire la capacità competitiva dei nostri scali,

impegna il Governo

ad assumere un'iniziativa a livello dell'Unione europea, affinché si definiscano *standard*, procedure ed interventi unitari nei porti dell'Unione;

a finanziarie, eventualmente anche attraverso misure tese a rafforzare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, a partire dai prossimi mesi, un piano di interventi capace di adeguare i nostri scali.

9/2032-B/**32**. Mazzarello, Duca, Albonetti, De Luca, Tidei.

La Camera,

premessi che:

a seguito delle priorità assegnate sulle infrastrutture viarie da realizzare, la situazione di Mantova risulta fra quelle da

inserire per il miglioramento della viabilità per urgenza sia per interesse locale che regionale e interregionale

impegna il Governo

per quanto riguarda le tangenziali di Goito e Guidizzolo e il completamento della tangenziale Sud del comune di Mantova: a inserirle tra le effettive priorità quali opere di rilevante interesse locale e sovra-locale, con chiara valenza generale e a stanziare le risorse necessarie per la loro realizzazione e completamento.

9/2032-B/**34**. Ruggieri.

La Camera,

in riferimento alla lettera *i*) dell'articolo 19 dell'AC 2032-B, in considerazione del fatto che l'infrastruttura da realizzare, circonvallazione di Santeramo, mette in collegamento tra loro tutte le arterie che, a seguito delle recenti declassificazioni, sono diventate tutte di competenza provinciale;

allo scopo di rendere possibile questo intervento da parte della competente provincia di Bari

impegna il Governo

a favorire le successive devoluzioni delle somme previste per gli anni 2002, 2003 e 2004 dall'ANAS alla provincia di Bari.

9/2032-B/**36**. Piglionica.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 22, comma 2, del presente provvedimento stabilisce la predisposizione di progetti di istruzione riservati a giovani atleti italiani praticanti gli sport invernali;

premesso che:

nei prossimi anni sono in calendario le Universiadi della neve (Alpi orien-

tali), i campionati del mondo di sci (Alpi centrali) e le Olimpiadi (Alpi occidentali)

impegna il Governo

a riconoscere quali progetti indicati dalla presente normativa:

1) lo *ski-college* di Limone Piemonte (Alpi occidentali);

2) la scuola europea della neve di Clusone (Alpi centrali);

3) lo *ski-college* veneto di Falcade (Alpi orientali).

9/2032-B/**37**. Arnoldi, Osvlado Napoli, Paniz, Bressa, Lussana, Crosetto, Zanetta, Lupi, Rosso, Daniele Galli.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge n. 2032-B, recante « disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti », predispone misure normative per la razionalizzazione della disciplina degli appalti pubblici di lavori nonché dell'urbanistica in generale;

le misure previste perseguono la finalità, fatta propria dal Governo all'atto dell'insediamento, di snellire le procedure amministrative che ancora oggi costringono le iniziative economiche al rispetto di una tempistica incompatibile con le esigenze dello sviluppo e dalla riqualificazione urbana;

già nel corso della discussione del disegno di legge n. 2032 era stata inserita la norma, poi accantonata all'esame al Senato, sull'attribuzione alla giunta comunale della competenza all'approvazione dei piani attuativi conformi allo strumento urbanistico generale;

la suddetta misura, in una logica di semplificazione amministrativa e di tempestività delle decisioni della pubblica amministrazione, garantisce la rapida definizione del piano attuativo, che è mera

trasposizione operativa delle previsioni dello strumento di pianificazione generale;

già nel corso della discussione del disegno di legge n. 2032 era stata inserita una disposizione, successivamente eliminata nel corso dell'esame al Senato, che elevava dal 30 per cento al 50 per cento la quota massima di lavoro subappaltabile della categoria prevalente ed una ulteriore previsione che sottraeva dalla preventiva autorizzazione del committente pubblico i subappalti di importo inferiore al 2 per cento dell'importo dell'appalto, ovvero a 100 mila euro;

dette disposizioni sono necessarie per restituire alle imprese la libertà di organizzare i fattori produttivi senza, per altro, incidere sulla cosiddetta verifica antimafia,

impegna il Governo

a confermare l'attribuzione definitiva alla giunta comunale della competenza all'approvazione dei piani urbanistici conformi allo strumento urbanistico generale;

a riesaminare l'attuale disciplina che regola l'istituto del subappalto nel settore delle opere pubbliche.

9/2032-B/**38**. Casero, Lupi, Verro, Stradella.

La Camera,

considerato che sono stati approvati gli obblighi di servizio pubblico (OSP) concernenti i seguenti collegamenti: Pantelleria-Trapani, Lampedusa-Trapani, Pantelleria-Palermo, Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania, Trapani-Roma-Milano, Trapani-Bari-Venezia e Trapani-Catania;

visto che per la messa in atto dei relativi obblighi (OSP) è stata già richiesta la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee per le suddette otto tratte, con progetti di gare d'appalto distinte;

ritenuto che tale procedura possa arrecare un grave danno, in considera-

zione del fatto che le singole tratte possono non essere appetibili alle grandi compagnie aeree, ma bensì alle società minori che, all'uopo costituite, danno scarsa garanzia di continuità nel servizio:

impegna il Governo

ad intervenire perché le suddette gare vengano bandite in un unico raggruppamento, ritirando la precedente richiesta di 8 progetti di gare d'appalto distinte, tenuto conto anche che in base all'articolo 4, paragrafo 1, lettera *i*) del regolamento CEE n. 2408/92, la decisione del raggruppamento dei collegamenti si basa su una motivazione adeguata e compatibile con il diritto comunitario ed in particolare con i principi di non discriminazione e di proporzionalità.

9/2032-B/**39**. Lucchese, Emerenzio Barbieri, Grillo, Craxi.

La Camera

impegna il Governo,

ad attivarsi per reperire le risorse necessarie all'adeguamento alle esigenze infrastrutturali del territorio delle comunità montane della Valcuvia e delle Valli del Luinese della strada statale 391 ed alla sua definitiva messa in sicurezza, in particolare nel territorio del comune di Maccaigno.

9/2032-B/**40**. (Nuova formulazione). Cosiga.

La Camera,

in sede di esame del disegno di legge n. 2032-B;

considerato il contenuto dell'articolo 7, comma 1, lettera *i*), numero 6);

impegna il Governo

a riconsiderare al più presto la materia delle tariffe professionali per i lavori pub-

blici, che crea notevoli difficoltà economiche ai comuni, soprattutto a quelli di piccole dimensioni.

9/2032-B/**41**. Osvaldo Napoli.

La Camera,

premesso che,

le immagini di Genova, nei giorni del G8, hanno fatto il giro del mondo per gli episodi di violenza, di distruzione urbana, di pestaggi efferati;

la città, che molto si attendeva da questo appuntamento internazionale, ha subito ferite morali e danni di immagine;

valutando positivamente l'inserimento di finanziamenti per infrastrutture, trasporto pubblico, restauri e ristrutturazioni inseriti nel disegno di legge 2031-B,

impegna il Governo

a reperire, nell'ambito della prossima finanziaria, i finanziamenti necessari ad organizzare gli eventi culturali adeguati all'importante appuntamento di « Genova capitale europea della cultura 2004 ».

9/2032-B/**42**. Pinotti, Mazzarello, Rognoni, Burlando, Banti, Acquarone, Bottino, Intini.

La Camera,

visto quanto previsto all'articolo 19 nel quale sono elencate e finanziate alcune opere infrastrutturali ritenute urgenti e prioritarie,

impegna il Governo

ad individuare i fondi sufficienti da destinare al finanziamento del progetto definitivo della superstrada « Transpolesana » per il tratto Rovigo-Adria, fino all'incrocio con la strada statale Romea, così come già approvato in sede di legge finanziaria per l'anno 2001.

9/2032-B/**43**. Frigato, Grotto, Ruzzante.

La Camera,

premesso che:

in più di una occasione rappresentanti autorevoli del Governo Berlusconi quali il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro alle infrastrutture e trasporti, onorevole Lunardi, hanno annunciato il completamento della superstrada Civitavecchia-Orte, e l'ammodernamento della rete ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte;

tali infrastrutture garantirebbero non solo il collegamento stradale e ferroviario tra Tirreno e Adriatico, ma contribuirebbero a decongestionare il nodo stradale e ferroviario di Roma e consentirebbero un forte sviluppo dell'economia portuale di Civitavecchia ed Ancona;

da molti anni le istituzioni regionali, provinciali e comunali attendono la realizzazione di infrastrutture decisive per lo sviluppo e il rilancio dell'intera economia dell'Italia centrale;

la regione Lazio, quella Umbra e tutta il complesso delle autonomie locali dell'Italia centrale hanno più volte manifestato all'ANAS e alle FF.SS. la priorità di dette infrastrutture rispetto alle altre;

l'area di Civitavecchia (Porto di Roma) è destinata ad accogliere un importante interporto nel sistema intermodale laziale;

la stessa area è tra quelle prioritarie (almeno a parole) per la realizzazione delle autostrade del mare;

impegna il Governo

a garantire mediante atti amministrativi o attraverso specifiche previsioni da inserire nella legge finanziaria per il 2003 la destinazione di congrui stanziamenti da destinare alla realizzazione delle seguenti infrastrutture:

a) completamento del tratto stradale (superstrada) Civitavecchia-Orte;

b) ammodernamento della tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte;

c) realizzazione interporto e autostrada del Mare di Civitavecchia.

9/2032-B/**44**. Tolotti, Tidei.

La Camera,

premessi che:

il recepimento delle direttive comunitarie in materia di comunicazioni costituisce una importante occasione di modernizzazione e aggiornamento del nostro quadro normativo nel campo delle reti di comunicazione elettronica, come ha ricordato recentemente lo stesso Presidente della Repubblica;

tale recepimento non può in alcun modo riguardare la regolazione del sistema radiotelevisivo che richiede un ampio confronto parlamentare e non può risolversi in una delega al Governo;

lo stesso Ministro delle comunicazioni nel corso dell'audizione presso la IX Commissione ha escluso che il recepimento delle suddette direttive comunitarie vada a rivedere la regolazione dell'attuale sistema radiotelevisivo;

impegna il Governo

ad escludere dai decreti legislativi che è chiamato ad emanare in base alla presente legge materie aventi ad oggetto la regolazione di mezzi di radiodiffusione sonora e televisiva.

9/2032-B/**45**. Gentiloni Silveri, Panattoni, Giulietti, Lusetti, Duca.

La Camera,

premessi che:

il Governo ha assegnato mediante gara alcune licenze per l'UMTS;

due soggetti licenziatari (IPSE e BLU) manifestano vistosi segni di crisi, che possono generare acuti problemi sociali e perdita di occupazione;

il Governo con propri provvedimenti, prevede l'allungamento della durata delle licenze da 15 a 20 anni e la possibilità di cedere a terzi la licenza stessa;

impegna il Governo

ad assicurare che il passaggio a terzi delle licenze utilizzando la presente legge avvenga salvaguardando i livelli occupazionali e limitando le conseguenze delle crisi in atto.

9/2032-B/**46**. Panattoni, Gentiloni, Duca, Lusetti, Pasetto.

La Camera,

visto il comma 1 e il comma 2 dell'articolo 15 in materia di installazione di reti di protezione sui viadotti e sui cavalcavia, ai fini della sicurezza stradale;

impegna il Governo

a rendere esplicito che l'obbligo di installazione di reti di protezione sui viadotti e sui cavalcavia autostradali vige anche per le opere già realizzate o in via di realizzazione, quantomeno in tutti i casi in cui le opere riguardano l'attività di concessionari (Società concessionari autostradali) e quindi senza ricorsi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

9/2032-B/**47**. Abbondanzieri, Vigni.

La Camera,

esaminato il disegno di legge AC 2032-B recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti collegato alla finanziaria 2002;

considerato che l'articolo 38, ai commi 5 e 7, introduce un doppio regime di interventi a favore del trasporto ferroviario nel caso di trasporto combinato e di

merci pericolose gli aiuti sono riconosciuti alle imprese di settore che abbiano un accordo con le imprese ferroviarie; nell'altro caso è previsto un regime di aiuti per il combinato e l'autostrada viaggiante a favore delle imprese ferroviarie che preventivamente definiscono un accordo con le imprese di settore;

considerato che l'adesione al Protocollo di Kyoto impone l'adozione di misure atte a ridurre fortemente le emissioni di anidride carbonica entro il 2010 e che per quanto riguarda l'Italia, l'Unione europea le ha attribuito un onere di riduzione delle emissioni al 2010 pari al 7 per cento;

considerato che l'incentivazione all'utilizzazione delle cosiddette autostrade viaggianti (mezzi pesanti trasportati su appositi carri ferroviari), consente di ridurre fortemente l'impatto ambientale causato dal transito degli automezzi nelle principali vie di comunicazione e nei passaggi transfrontalieri, assicurando, nel contempo, il rispetto di elevati livelli di sicurezza;

impegna il Governo

a dare priorità all'attuazione degli interventi di cui al comma 7 dell'articolo 38.

9/2032-B/48. De Laurentiis, Montecucollo, Tucci.

La Camera,

premesso che:

la grande frana di Ancona del dicembre 1982 ha provocato danni ingentissimi alla città, alle strutture ospedaliere e scolastiche, a centinaia di abitazioni, alle infrastrutture ferroviarie, stradali e alle reti dei servizi;

l'ultima rata del finanziamento pubblico pluriennale scade nel 2002;

nel corso degli anni gli interventi, opportunamente, sono stati rivolti a risol-

vere i problemi abitativi, quelli delle infrastrutture pubbliche e delle attività industriali danneggiate;

inoltre sono in corso interventi di monitoraggio, risanamento e ripristino geologici nel versante dei quartieri maggiormente colpiti (Posatora e Palombella) che rappresentano circa il 40 per cento della zona in frana;

considerato che sulla restante parte dell'area in frana occorre avviare il monitoraggio, nonché i necessari lavori di consolidamento, risanamento della collina nel versante riguardante il quartiere di Torrette ove insistono l'ospedale regionale e l'università di medicina;

impegna il Governo

a definire l'intesa con la regione Marche e il comune di Ancona, il programma e il finanziamento per proseguire il risanamento della grande frana di Ancona.

9/2032-B/49. Duca.

La Camera,

in sede di esame del disegno di legge n. 2032-B;

considerato che l'articolo 19, comma 1, lettera *m*), dispone un finanziamento per la progettazione e realizzazione del completamento della tangenziale est di Galatina;

rilevato che la predetta norma attribuisce i fondi in questione, non alla provincia di Lecce, che è l'ente competente per la suddetta infrastruttura, bensì impropriamente al comune di Galatina, il quale non ha alcuna competenza sulla viabilità provinciale e quindi sulla realizzazione dell'opera;

preso atto che la stessa provincia di Lecce ha già avviato le misure per la realizzazione dell'opera, dando, tra l'altro, corso, oltre alla progettazione definitiva della stessa, al cofinanziamento ed alla

costruzione del primo lotto, i cui lavori di importo pari a 11 miliardi 360 milioni sono in fase di avanzata esecuzione;

osservato che, stante l'attuale testo della disposizione, i finanziamenti rischiano di restare, di fatto inutilizzati, in quanto lo stesso comune di Galatina non si trova nelle condizioni di potersi avvalere di uno stanziamento concesso per un'opera che, in base alla vigente normativa, rientra certamente nel novero della viabilità provinciale;

rilevato altresì che appare ancora possibile, in sede di attuazione della predetta disposizione, risolvere in via amministrativa la problematica questione sorta;

impegna il Governo

ove fosse preventivamente confermato da un accertamento del Ministero che il comune di Galatina non sia in grado di realizzare il completamento della suddetta strada, a prevedere, nel provvedimento amministrativo di assegnazione al comune di Galatina del finanziamento, il vincolo a carico di detto ente di ritrasferire i suddetti fondi alla provincia di Lecce.

9/2032-B/**50**. (Nuova formulazione). Rotundo, Vigni, Luigi Pepe.

La Camera,

premesso che:

i lavori della superstrada del Gargano sono interrotti dal 1996 al comune di Vico del Gargano a nord e al comune di Mattinata a sud;

detta arteria rappresenta la incompiuta più significativa dell'Anas nel nostro Paese;

essa è, infatti, nata non solo per servire il traffico locale, ma soprattutto quello turistico che ogni anno conta oltre 2 milioni di ospiti delle note località balneari del Gargano, del Parco nazionale e della città di Padre Pio, San Giovanni Rotondo;

il progetto di completamento è stato ritenuto strategico da parte del Ministero delle infrastrutture con la recente approvazione dello strumento di programmazione generale PRUSST provincia di Foggia

impegna il Governo

a recepire, quale opera di interesse nazionale e di interesse locale, detta superstrada, prevedendo idoneo finanziamento a stralcio nel programma triennale Anas o direttamente alla amministrazione provinciale di Foggia.

9/2032-B/**51**. Spina Diana, Parodi.

**INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA****(Sezione 1 – Iniziative a tutela dei lavoratori impiegati nella miniera Nuraxi Figus)**

MEREU. — *Al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

sembrerebbe definitivamente abbandonato il progetto Igcc Sulcis, che prevedeva la realizzazione di un impianto per la produzione di energia elettrica basato sulla tecnologia di gassificazione del carbone estratto, principalmente, dalla miniera di Nuraxi Figus;

tra le cause principali di tale abbandono, vi sarebbe la rinuncia dell'associazione temporanea di imprese (Ati Sulcis) dovuta al mancato finanziamento dell'iniziativa da parte degli istituti bancari inizialmente coinvolti;

è venuto meno l'interesse al progetto da parte di altri soggetti privati, quali Erg e Mission Energy;

nella miniera Nuraxi Figus sono attualmente impiegati 812 lavoratori, dei quali solo una minima parte potrà essere eventualmente avviata al prepensionamento;

il 4 luglio 2002 è scaduta la cassa integrazione che ha interessato circa duecento lavoratori in *turn over*;

il decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1994, per la realizzazione di questi impianti, prevedeva la concessione di agevolazioni per oltre 400 miliardi di lire —

quali iniziative intenda adottare per assicurare la tutela dei lavoratori impiegati nella miniera Nuraxi Figus, la cui attività di estrazione potrebbe continuare impiegando il carbone presso altri impianti della zona di Portovesme, e se vi sia la possibilità di utilizzare le predette agevolazioni per la realizzazione di altre iniziative. (3-01225)

(16 luglio 2002)

**(Sezione 2 – Iniziative normative volte a modificare le norme a tutela delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata)**

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, GARNERO SANTANCHÈ, SCALIA, SELVA, SERENA, STRANO, TAGLIALATELA, TRANTINO, VILLANI MIGLIETTA, ZACCHEO, ZACCHERA e SAIA. — *Al Ministro dell'interno.*

— Per sapere — premesso che:

con legge 12 marzo 1999, n. 68, si è proceduto all'abrogazione dell'articolo 12 della legge n. 466 del 1980 e dell'articolo 14 della legge n. 302 del 1999, eliminando la possibilità della chiamata nominativa e diretta presso le pubbliche amministrazioni, gli enti pubblici e le aziende private riservata alla categoria delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata e dei loro superstiti;

la legge 20 ottobre 1990, n. 302 e la legge 23 novembre 1998, n. 407, prevedono a favore delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata e dei loro superstiti elargizioni nella misura massima di 150 milioni di vecchie lire, pari a 77.468 euro;

tali benefici sono conferiti solo a seguito di sentenza ovvero, in assenza di riferimento a sentenza, può essere disposta la corresponsione dell'assegno vitalizio — nei casi previsti dalla legge e previa espressa opzione — ovvero di una provvisoria pari al 20 per cento dell'ammontare complessivo dell'elargizione stessa;

il terrorismo e la criminalità organizzata attaccano ferocemente il nostro Paese, colpendo a morte integerrimi servitori dello Stato, come il professor Biagi e, prima ancora, il professor D'Antona;

la condizione delle vittime e dei loro familiari superstiti esige da parte dello Stato rispetto, giustizia, costante interessamento e aiuto per superare le difficoltà del vivere quotidiano;

da un articolo apparso su un quotidiano del 23 giugno 2002 risulta che la vedova del professor Biagi, madre di due ragazzi, «oggi vive del suo stipendio di ricercatrice alla facoltà di biologia e della modesta pensione del marito» —:

se il Governo intenda promuovere le opportune iniziative di carattere normativo volte a modificare in senso migliorativo le norme in favore delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata e dei loro superstiti. (3-01230)

(16 luglio 2002)

**(Sezione 3 - Emergenza nel comune di Macugnaga per la formazione di un lago glaciale)**

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

il lago glaciale formatosi a oltre 2000 metri, in comune di Macugnaga e sito alla base del canalone Marinelli, ha destato grande apprensione nella popolazione a partire dalla giornata del 24 giugno 2002 per il pericolo di tracimazione dello stesso verso valle;

nelle giornate successive la Protezione civile è intervenuta con ampio impegno di mezzi e uomini, svolgendo un intervento di prevenzione e avviando lo svuotamento del lago;

gli organi di informazione hanno dato ampia notizia dell'evento, creando involontariamente ulteriori condizioni di preoccupazione e di allarme tra i residenti e gli abituali frequentatori di Macugnaga e della Valle Arizasca —:

quali siano le reali condizioni di pericolo, quali assicurazioni possano essere fornite ai residenti ed ai turisti, relativamente ai tempi di superamento delle condizioni di emergenza, e quali azioni il Governo intenda adottare al fine di fornire una corretta informazione alla popolazione residente ed ai turisti della zona, anche per contenere il danno economico alle attività turistiche. (3-01226)

(16 luglio 2002)

**(Sezione 4 – Posizione del Governo in ordine alla legittimazione dell’Autorità nazionale palestinese e all’intento degli Stati Uniti di attaccare l’Iraq)**

CRAXI. — *Al Ministro degli affari esteri.*  
— Per sapere:

quale sia l’orientamento del Governo in relazione agli ultimi proponenti espressi all’interno del G8 sulla legittimità dell’Autorità nazionale palestinese ad essere il rappresentante del suo popolo e sull’orientamento dell’amministrazione statunitense che preannuncia da tempo un’offensiva militare contro la Repubblica dell’Iraq. (3-01227)

(16 luglio 2002)

**(Sezione 5 – Tempi di erogazione del finanziamento previsto per la bonifica dell’area di Bagnoli)**

GERARDO BIANCO. — *Al Ministro dell’economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il Governo non ha ancora erogato la somma di 150 miliardi di vecchie lire stanziata nella legge finanziaria per il 2002, al fine di continuare l’opera di bonifica nell’area di Bagnoli di Napoli;

nelle precedenti risposte del Governo sono state espresse posizioni evasive;

in un recente incontro dell’Unione degli industriali partenopei, il viceministro all’economia e alle finanze Mario Baldassarri ha dichiarato che non vi sarebbe copertura finanziaria per l’impegno di spesa dei 150 miliardi di vecchie lire, suscitando forte stupore per la disapplicazione della legge;

l’interrogante esclude qualsiasi intento punitivo da parte del Governo nei

confronti della città di Napoli, non allineata sulle posizioni della maggioranza governativa;

si ritiene non particolarmente difficile per il Governo la trasformazione del calcolo da lire in euro —:

entro quanto tempo il Governo intenda erogare il finanziamento previsto per l’azione di bonifica dell’area industriale di Bagnoli, il cui diniego non solo risulta illegittimo, ma rischia di provocare gravi conseguenze per il futuro di Napoli. (3-01228)

(16 luglio 2002)

**(Sezione 6 – Stabilizzazione dei lavoratori precari del Ministero per i beni e le attività culturali)**

TITTI DE SIMONE. — *Al Ministro dell’economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che;

in data 9 maggio 2002, in sede di risposta all’interrogazione 5-00908 in materia di stabilizzazione del rapporto di lavoro dei precari dipendenti dal ministero per i beni e le attività culturali, il Sottosegretario Vittorio Sgarbi, dopo aver richiamato gli impegni assunti dal Ministro Urbani con i lavoratori in oggetto, ha fatto esplicito riferimento all’esistenza di una discrasia su tale materia tra il ministero per i beni e le attività culturali e il ministero dell’economia e delle finanze, invitando a rivolgere al Ministro interrogato la suddetta interrogazione;

il ministero per i beni e le attività culturali ha ribadito che il personale assunto a tempo determinato si affianca a quello di ruolo, collaborando allo svolgimento del servizio e, in particolare, al prolungamento degli orari di apertura dei complessi museali, e che interesse dell’amministrazione è sicuramente quello di porre in essere tutte le iniziative finalizzate all’assorbimento di tali risorse lavorative in via definitiva;