

stente nel concetto di reciproca ammissibilità (formulato dal consiglio europeo di Tampere) in base al quale le prove legalmente raccolte dalle autorità di uno Stato membro dovrebbero essere ammissibili dai Tribunali degli altri Stati membri, tenuto conto delle norme ivi applicabili (cfr. conclusione n. 26 del Consiglio europeo di Tampere);

al di là delle affermazioni di principio, resta peraltro difficoltoso, nella pratica giudiziaria, far coincidere il nuovo sistema di utilizzabilità con la rigorosa previsione dell'articolo 191 del codice di procedura penale;

del resto i temi dell'ammissibilità e dell'utilizzabilità delle prove restano i più delicati in quanto legati alle libertà fondamentali del cittadino e, in quanto tali, debbono essere prudentemente coniugati con la necessaria efficienza che deve poter dispiegare l'ufficio della procura europea, chiamata a tutelare gli interessi finanziari comunitari —

in relazione alla istituenda procura europea, quale sia la posizione del Governo italiano con riferimento al delicato tema delle regole che dovranno disciplinare l'ammissibilità e l'utilizzazione delle prove. (3-01251)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la Corte costituzionale, con pronuncia del 20 giugno 2002, ha sancito la piena legittimità della legge sulle rogatorie internazionali;

la questione suscitò polemiche parlamentari e giornalistiche di grande rilevanza, che certamente impressionò la pubblica opinione, sconcertata e smarrita anche in ragione della non facile accessibilità della materia da parte di coloro che non possedevano una solida preparazione giuridica;

la sentenza della Corte costituzionale ha fatto giustizia delle tesi di coloro che,

nelle aule parlamentari o sugli organi di stampa, si sono esercitati in virtuosismi giuridici, miseramente stroncati dalla Corte;

è diritto dei cittadini sapere che il Governo ha varato una legge che ha superato il vaglio della Corte costituzionale;

all'interrogante apparirebbe opportuna la redazione di una didascalica antologia delle più clamorose amenità giuridiche esposte da illustri esperti di diritto —

se non ritenga di dover individuare i più idonei strumenti di informazione di massima per portare a conoscenza dei cittadini che la legge sulle rogatorie internazionali è costituzionalmente legittima, e se non ritenga altrettanto opportuno redigere una didascalica antologia delle più clamorose amenità giuridiche esposte da illustri esperti di diritto. (3-01255)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

due aerei privati hanno rischiato di scontrarsi il 18 luglio alle ore 10,56 a 2.000 piedi di quota;

la mancata collisione avvenuta sopra i cieli dell'aeroporto di Linate ripropone, in tutta la sua drammaticità, la precarietà della sicurezza dei voli in uno degli aeroporti considerati fino a qualche tempo fa, tra i più sicuri d'Europa;

la mancata collisione di cui sopra avviene dopo 9 mesi di lavoro a tutti i livelli (parlamentari, amministrativi e giudiziari) conseguenti alla tragedia di Linate dell'8 ottobre 2001 —

cosa sia realmente accaduto nei cieli di Linate alle ore 10,56 del 18 luglio;

se il Governo stia vigilando sull'operato del nuovo commissario dell'ENAV in ordine alla gestione della sicurezza dei voli dopo l'ennesima mancata collisione;

se e quali responsabilità amministrative vi siano in ordine a quanto citato in premessa, considerato anche il fatto che due radar risultavano guasti;

quali siano le intenzioni del Governo in ordine al riordino complessivo del trasporto aereo nel nostro Paese. (3-01247)

Interrogazione a risposta in Commissione:

DUCA, RAFFALDINI, TIDEI, PANATTONI, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, ROGNONI, SUSINI, QUARTIANI, POLLASTRINI, FUMAGALLI e TOLOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 18 luglio 2002 si è verificata una mancata collisione in volo tra due velivoli, uno partito dal piazzale ATA di Milano Linate diretto a Marsiglia, l'altro proveniente da Vergiate e diretto a Parma;

ad un primo esame sembra che il velivolo diretto a Parma sia penetrato nello spazio aereo interdetto alla navigazione e conseguentemente l'Enac ha provveduto opportunamente a ritirare la licenza di volo al pilota;

non può sfuggire però come, dopo il gravissimo incidente di Milano Linate dell'8 ottobre 2001 che ha provocato la morte di 118 persone, siano avvenute sui cieli italiani ben cinque mancate collisioni in volo;

da parte del Governo, purtroppo, con la legge finanziaria 2002, sono state ridotte le risorse destinate al settore e, ancor più grave, sono state bloccate le assunzioni del personale;

visto che, durante le audizioni dei vertici degli enti Ansv-Enac e Enav da parte del Comitato paritetico istituito tra le Commissioni permanenti di Camera e

Senato, per l'indagine sulla sicurezza del trasporto aereo, è stata ampiamente segnalata l'esigenza di procedere rapidamente alle assunzioni, considerato che sulla sicurezza non si può procedere in modo avventato nè seguendo logiche di risparmio economico —:

se, in sede di predisposizione del disegno di legge finanziaria per il 2003, non intenda rifinanziare i capitoli di spesa destinati al trasporto aereo;

se e quale politica intenda finalmente avviare nel comparto del trasporto aereo che interessa milioni di cittadini, centinaia di imprese e decine di migliaia di lavoratori. (5-01152)

Interrogazioni a risposta scritta:

LA STARZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

l'Italia negli ultimi 4 anni pur in assenza di decisioni formali sull'avvio del programma Galileo, ha esercitato un ruolo essenziale nella ricerca e sperimentazione nel settore della navigazione aerea satellitare con uno sforzo finanziario, tecnico ed operativo dei due Enti competenti (ASI ed ENAV);

oggi, alla luce della formalizzazione del programma da parte del Consiglio dei ministri dell'Unione europea, l'Italia ha la possibilità di perseguire, incrementare, il suo ruolo da protagonista nello sviluppo dei sistemi di navigazione satellitare, sia intermodale che applicati all'aviazione civile;

a tal fine sono state reperite con consolidata legislazione le necessarie risorse e si è provveduto alla loro allocazione tra Asi e Enav, con una ripartizione decisa a livello governativo, nella misura di 110 milioni di euro all'Asi e 65 milioni di euro all'Enav;

i due enti hanno, ciascuno per proprio conto, pianificato l'utilizzo delle ri-

sorse suddette per coordinati programmi di respiro europeo, nell'ambito dei quali l'Italia mantiene un ruolo di ideazione, conduzione e utilizzo prioritario dei risultati ottenuti nei confronti degli altri partner europei;

nell'ambito dello specifico della navigazione aerea, in presenza del potenziamento dell'offerta tecnologica del mercato, si verifica una fenomenologia di incidenti spesso riconducibili ad uno scarso aggiornamento o approfondimento teorico, tecnico-operativo nell'utilizzo di una offerta sempre più articolata di aiuti alla navigazione. Fatto eclatante di questi giorni è la collisione in volo avvenuta sul lago di Costanza;

se, non ritenga che nell'ambito dell'Enav, per quanto riguarda la sicurezza della navigazione aerea, non si debba potenziare e meglio strutturare l'attività di sviluppo, ricerca applicativa, e sperimentazione operativa, attinente i nuovi sistemi in via di implementazione, nonché la problematica del raccordo tra questi ed i sistemi classici di navigazione, ormai coesistenti negli impianti di terra e di bordo della moderna aviazione;

ad avviso dell'interrogante l'attuale amministratore unico dell'Enav non avrebbe dato piena operatività ai programmi di sviluppo operativo e di indilazionabile sperimentazione, indispensabili al mantenimento della sicurezza della navigazione aerea nonché per il consolidamento del ruolo che l'Italia ha conquistato nell'ambito dell'Unione europea in un settore di frontiera della tecnologia aeronautica —:

se non ritenga, alla luce di quanto sopra esposto, di dare corso alle nomine dell'intero Consiglio di amministrazione per meglio gestire questo momento delicato della vita dell'Enav. (4-03577)

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

nella giornata di oggi 19 luglio 2002, si svolge l'ennesimo sciopero indetto dalla CGIL che colpisce il settore del trasporto aereo e, ad avviso dell'interrogante, assume un carattere « politico »;

per lo sciopero di alcune centinaia di persone che, secondo l'interrogante, nulla hanno a che vedere con l'articolo 18 dello statuto dei lavoratori si blocca per diverse ore l'intero collegamento aereo nazionale con un enorme danno per l'utenza, l'Alitalia e le altre compagnie aeree —:

se il Ministro interrogato non ritenga di richiedere all'Alitalia e alle altre compagnie aeree coinvolte nello sciopero in quale somma possa essere quantificato il costo dello sciopero stesso per poter diffondere poi questi dati per far conoscere all'opinione pubblica le conseguenze di queste lotte sindacali per tutta la comunità nazionale. (4-03578)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

MUSSI, FOLENA, MELANDRI, LEONI, DI SERIO D'ANTONA, SCIACCA, SODA e GRILLINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

da notizie giornalistiche, nella notte tra il 17 e il 18 luglio 2002, sono state devastate e profanate 30 tombe e 5 capelle del cimitero ebraico, che si trova al Verano (Roma);

allo stato attuale non vi sono state rivendicazioni del macabro gesto;

si tratta di un atto inqualificabile, vergognoso, barbaro che colpisce la coscienza civile di tutti i cittadini italiani;

l'Europa negli ultimi mesi è stata teatro — con una vera e propria *escalation* — di molteplici profanazioni di cimiteri e centri di culto ebraici;