

**INFRASTRUTTURE E TRASPORTI***Interrogazioni a risposta immediata:*

ZELLER, BRUGGER e WIDMANN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la costruzione della galleria di base del Brennero è fondamentale per attenuare gli effetti pregiudizievoli del traffico merci attraverso l'arco alpino, specie sull'asse Verona-Monaco;

la progettazione di tale galleria di base sembra trovarsi ad un punto piuttosto avanzato;

per poter sostenere seriamente il progetto della galleria di base del Brennero è indispensabile sviluppare contestualmente il progetto dell'accesso sud, vale a dire la tratta ferroviaria Verona-Franzensfest-Fortezza;

il decreto legislativo n. 190 del 2002 prevede l'elaborazione del progetto preliminare dell'accesso sud entro giugno 2003, d'intesa con le province autonome di Trento e Bolzano —:

quali iniziative intenda adottare affinché sia rispettato quanto previsto nel predetto decreto legislativo n. 190 del 2002, in particolare in ordine alla tempistica e all'intesa con le province autonome. (3-01478)

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

sono state sollevate polemiche strumentali in relazione all'introduzione di un pedaggio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che è tuttora oggetto di profondi interventi di potenziamento ed ammodernamento, con finanziamenti integralmente a carico dello Stato —:

quali siano le reali intenzioni del Governo su questo tema ed in quali tempi e con quali motivazioni si intenda eventualmente introdurre tale pedaggio. (3-01483)

*Interrogazione a risposta scritta:*

FIORI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

con l'interrogazione 4-02681 l'interrogante faceva presente che la Compagnia aerea Ryanair vende i propri biglietti a prezzi estremamente bassi, come ampiamente pubblicizzato sulla stampa nazionale e che tali prezzi sono resi possibili da vere e proprie pratiche illegittime di sostegno alla Ryanair, poste in atto da alcuni gestori aeroportuali, tramite l'offerta di sconti estremamente consistenti sui diritti aeroportuali e sulle tariffe per i servizi di *handling* e tramite finanziamenti diretti all'attività di gestione;

al caso di specie è applicabile l'articolo 6 del Regolamento comunitario 2409 del 1992, in quanto la Ryanair non opera soltanto sulle tratte Alghero-Londra, Pescara-Londra, Rimini-Londra, ma tra ben dieci città italiane: ossia Milano, Roma, Forlì, Trieste, Ancona, Genova, Brescia, Treviso, Pisa, Torino e le città di Londra, Bruxelles, Francoforte, direttamente o indirettamente in concorrenza con altri vettori aerei;

l'ispettorato della ragioneria generale dello Stato, con riferimento a controlli effettuati nell'anno 2000 ha rilevato, fra l'altro, a carico delle gestioni aeroportuali « ritardi ed inadempienze nell'attuazione dei piani di intervento per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali », peraltro finanziate dallo Stato;

ai sensi dell'articolo 10, comma 11, della legge n. 537 del 1993, i diritti, devoluti dallo Stato, sono assoggettati a vincolo di destinazione per il « finanziamento di programmi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali » e i criteri stabiliti dalla delibera CIPE 86/2000 restano tuttora non applicati;

risulta che l'attività di *mala gestio* dei fondi provenienti dalla riscossione di diritti sia stata fatta cessare sia ad Alghero

che a Rimini, non ponendosi il problema che le sovvenzioni erogate a favore di Ryanair dai gestori controllati da enti pubblici possano costituire un aiuto di Stato non autorizzato, quindi illegittimo ed a restituzione obbligatoria. Si osserva, tuttavia, che la cessazione delle erogazioni, limitatamente a due aeroporti su dieci, non è sufficiente per il rispetto delle prescrizioni comunitarie —:

se il Ministro delle attività produttive non intenda segnalare all'Autorità della concorrenza e del mercato la vicenda sopra esposta, affinché sia valutato se sussista una distorsione della concorrenza, aggravata dalla incidenza sugli scambi tra Stati membri anche alla luce degli articoli 81, 82 ed 86 del Trattato dell'Unione europea;

se sulle tratte gestite da Ryanair da/per il territorio nazionale ed operate in concorrenza con altri vettori, il Governo non ritenga di dover intervenire ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento comunitario 2409 del 1992, al fine di bloccare quelle tariffe che, con intenti palesemente predatori, provocano grave turbativa del mercato. (4-04151)

\* \* \*

### INTERNO

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

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

si apprende da organi di stampa che martedì 8 ottobre 2002 il ministro dell'interno abbia convocato un Comitato nazionale per decidere il numero di agenti da inviare a Firenze e l'organizzazione della sicurezza;

secondo quanto riportato da alcuni quotidiani (*Liberazione* e *Il Manifesto* del 15 ottobre 2002) risulta che il Governo italiano abbia deciso di sospendere il trat-

tato di Schengen nei giorni del Forum Sociale europeo al fine di procedere all'identificazione di chi arriva dai paesi dell'Unione europea;

la notizia, non smentita, della sospensione del trattato di Schengen ha indotto i rappresentanti del Social forum europeo ad abbandonare la riunione organizzativa indetta per il 15 ottobre 2002 presso la prefettura di Firenze —:

se risulta vero che il Governo abbia già attivato la procedura in sede europea per la sospensione del trattato di Schengen;

se non ritenga che la sospensione del trattato di Schengen non solo rappresenterebbe una drastica e pericolosa limitazione del diritto di circolazione, ma anche, in assenza di un vertice ufficiale, un precedente gravissimo e ingiustificato.

(2-00506) « Mascia, Mantovani, Giordano ».

### Interrogazioni a risposta orale:

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

a un mese circa dal termine per la regolarizzazione di *colf* e badanti, i problemi di chi è alle prese con la compilazione dei cosiddetti *kit* risultano diversi, tanto che sono ancora poche le domande finora presentate rispetto al milione e mezzo di « pratiche » ritirate negli uffici postali;

non è chiaro perché un datore di lavoro che occupi una *colf* per poche ore alla settimana debba versare la stessa somma (330 euro: 290 euro, per la copertura previdenziale e assicurativa, più 40 euro, per le spese postali) del datore di lavoro che ha alle dipendenze, a tempo pieno, la collaboratrice domestica;

molte perplessità, inoltre, scatena la clausola che impegna il datore di lavoro a garantire al lavoratore un « alloggio idoneo », vista la materiale difficoltà per la stragrande maggioranza delle famiglie a reperire una tale soluzione abitativa;