

del danno nella misura di novanta milioni di lire, nonché gli autori dell'articolo apparso su *La Voce della Campania* nell'ottobre 1998 — Andrea Cinquegrani e Rita Pennarola — ad ulteriori quindici milioni;

oltre a tale ingente somma, vi è stata la condanna al pagamento di ulteriori tredici milioni di lire per spese legali;

dopo neanche il decorso di un anno, i legali del cardinal Giordano hanno intimato di provvedere al pagamento delle somme entro dieci giorni, con espressa avvertenza che, trascorso inutilmente il termine sopra indicato, « si procederà ad esecuzione forzata nelle forme di legge »;

l'entità della somma liquidata determinerebbe di fatto l'impossibilità per *La Voce della Campania* di continuare la propria attività di informazione;

il difensore de *La Voce della Campania* ha quindi chiesto alla Corte d'Appello del Tribunale civile di Napoli la sospensione della provvisoria esecuzione nei confronti del periodico (provvedimento che arginerebbe la grave situazione determinatasi in relazione alla sentenza emessa dal giudice, nonché agli atti esecutivi disposti dal cardinale);

quanto accaduto a *La Voce della Campania* non può non richiamare il delicato tema della strumentale utilizzazione delle azioni in sede civile, con la conseguenza, soprattutto rispetto ad organi di informazione che non hanno elevate disponibilità economiche, di disincentivare gli operatori dell'informazione e di compromettere concretamente il compito dei giornalisti di informare l'opinione pubblica —:

quali iniziative di carattere legislativo il Ministro intenda intraprendere affinché la libertà di stampa nel nostro Paese non rimanga pura enunciazione di principio, e per garantire il diritto dei giornalisti di svolgere serenamente il loro lavoro nell'ambito del diritto-dovere di informazione;

se ritenga di assumere iniziative normative in ordine alla materia del risarcimento dei danni morali per quanto concerne la diffamazione a mezzo stampa, al fine di evitare che l'utilizzo strumentale delle azioni giudiziarie in sede civile abbia ripercussioni che in concreto limitino la libertà di informazione, fermo il diritto di tutti i cittadini di veder tutelata la propria reputazione. (4-04598)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

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

recentemente, con lo scambio azionario tra Air France ed Alitalia si è consolidata l'alleanza tra le due compagnie aeree;

tale accordo fa perno su i tre aeroporti Charles De Gaulle di Parigi, Leonardo da Vinci di Roma e la Malpensa di Milano, e sullo sviluppo complessivo del trasporto aereo, considerato come risorsa importante per la crescita del sistema paese;

sono circa settanta i collegamenti giornalieri dagli aeroporti del centro-nord Italia per Parigi Charles De Gaulle; nell'ultimo anno si sono fortemente incrementati i voli sull'aeroporto di Parigi per destinazioni anche di lungo raggio;

i voli intercontinentali gestiti da Alitalia sia a Malpensa che a Roma sono diminuiti nel corso di quest'anno — in particolare si constata come dall'aeroporto di Malpensa si possano raggiungere solo 7 o 8 Paesi fuori dall'Unione europea con collegamenti diretti;

Alitalia al momento dell'apertura di Malpensa aveva previsto nel proprio piano

strategico anche in questo aeroporto una base di armamento per equipaggi ed aerei e ad oggi ciò non è stato ancora attuato, con conseguenti aggravii di costi per lo spostamento quotidiano di centinaia di lavoratori da Roma Fiumicino a Malpensa —:

quali azioni stia ponendo in essere perché l'alleanza tra l'Alitalia ed Air France diventi un reale motore di sviluppo e non di sudditanza economica nei confronti del vettore francese;

quali siano gli interventi previsti per rafforzare e rilanciare i due principali aeroporti italiani;

se risulti confermata la scelta di Alitalia di realizzare anche a Malpensa la propria base di armamento per aerei ed equipaggi.

(2-00556) « Lupi, Verro, Crosetto, Blasi, Lavagnini, Campa, Casero, Zorzato, Lenna, Fontana, Zannetta, Palmieri, Fallica, Patria, Paroli, Germanà, Antonio Barbieri, Orsini, Carlucci, Mondello, Saglia, Gamba, Parolo, Lainati, Jacini, Romele, Giudice, Sardelli, Saponara, Maione, Dell'Anna, Arnoldi ».

Interrogazione a risposta immediata:

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

costituisce argomento di sicura rilevanza generale e di indubbia attualità la problematica dei collegamenti stradali fra Nord e Sud del nostro Paese. Questi ultimi sono contrassegnati, come è noto, da una situazione di crisi dovuta all'insufficienza di più di una arteria, ovvero del raccordo autostradale fra A30 (Caserta-Salerno) ed A3 (Salerno-Reggio Calabria), della tratta della A3 da Salerno a Sicignano degli Alburni, svincolo con innesto dell'autostrada per Potenza e, soprattutto, di un sistema viario integrativo rispetto a quello

autostradale, specie per quanto riguarda l'asse viario tirrenico fra Campania, Basilicata e Calabria (strada statale 18 Tirrenia Inferiore);

i parziali interventi di ammodernamento di dette arterie, le difficoltà e i disagi dovuti alla realizzazione della terza corsia autostradale e le ricorrenti polemiche intervenute con autorità e comunità locali interessate appaiono, quindi, meritare un doveroso approfondimento. Tanto, a maggior ragione, in questi giorni. Parlare, infatti, della medesima complessa problematica solo nei mesi estivi o nei periodi di maggior traffico sarebbe, sull'onda di polemiche e disagi, fin troppo facile. Parlarne ora appare più corretto e serio. Specie nell'intento di chiarire e fare il punto complessivo della situazione, sia per ciò che concerne i suddetti tratti autostradali (anche alla luce delle decisioni da ultimo assunte in sede Cipe ed al paventato ricorrente pericolo della sottoposizione a pedaggio degli stessi), nonché in ordine a specifiche istanze degli enti locali interessati pure all'asse viario tirrenico (strada statale 18);

in tale ottica va, in particolare, evidenziato il valore strategico dei necessari interventi viari integrativi rispetto a quelli autostradali, che ben potrebbero deflazionare e redistribuire il carico di percorrenza del flusso veicolare nelle regioni interessate;

tanto secondo le indicazioni di cui alle reiterate richieste degli enti locali interessati, che hanno richiamato l'attenzione del Ministro interrogato con vari atti quali: le delibere del consiglio provinciale di Salerno n. 77 del 26 giugno 2002 e n. 104 del 23 ottobre 2001 ed il protocollo di intesa fra le comunità montane Busento e Lagonegrese delle regioni Campania e Basilicata, con richiesta di conferenze di servizi per la realizzazione, in aggiunta a quelli in esercizio ed in fase di ultimazione, di due nuovi tratti di variante alla strada statale 18: rispettivamente, il primo dallo svincolo autostradale di Battipaglia a Paestum (innesto della cosid-

detta superstrada del Cilento) ed il secondo da Policastro Bussentino (termine di tale ultima superstrada) a Sapri e fino al raccordo con la strada statale 104, cosiddetto Fondovalle Noce. In proposito, è stata avanzata istanza al competente Ministro per il necessario intervento in sede di conferenza Stato/Regioni, al fine e nella prospettiva dell'inserimento di tali interventi nell'ambito di quanto sarà definito nel prossimo piano triennale, *ex* legge n. 109 del 1994 e della cosiddetta « legge obiettivo » -:

quale sia l'attuale stato previsionale di tempi e modalità di ultimazione e di apertura dei suddetti tratti autostradali e quali siano le iniziative concrete che si intendono adottare al fine della realizzazione di un sistema integrato di viabilità sull'asse stradale tirrenico (strada statale 18) complementare della A3 Salerno-Reggio Calabria per un effettivo miglioramento del traffico veicolare fra Nord e Sud del nostro Paese. (3-01631)

Interrogazioni a risposta orale:

TIDEI e ALFONSO GIANNI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il porto di Civitavecchia sta vivendo momenti di alta tensione e di scontro tra l'autorità portuale, da una parte e dall'altra i lavoratori portuali della compagnia portuale di Civitavecchia;

questa contrapposizione è determinata dalla volontà dell'autorità portuale di imporre un modello di organizzazione del lavoro, che mira a scardinare ruolo e funzioni della compagnia portuale, che si è trasformata e rinnovata in ottemperanza alla legge n. 84 del 1994;

in particolare l'autorità portuale persegue l'obiettivo di recare conseguenze negative alla compagnia, attraverso la Costituzione di un'agenzia e l'assunzione di parte dei lavoratori alle dipendenze delle imprese;

tale scelta non trova fondamento nell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che disciplina la fornitura del lavoro portuale, in attesa di norme disciplinatrici definitive e che contro l'ipotizzato modello operato si sono pronunciate le segreterie nazionali della categoria e l'associazione delle compagnie imprese portuali;

un tale modello organizzativo funzionale privilegia le Imprese che, in nome della liberalizzazione del lavoro, rivendicano la loro libertà d'iniziativa non esclusa l'autoproduzione, con il rischio inevitabile di una dequalificazione professionale delle operazioni di carico e scarico;

la disciplina che si intende imporre, nonostante la contrarietà dei lavoratori e dei sindacati, apre una frattura tra i soggetti operanti nel porto, rompe gli equilibri consolidati e la pace sociale, e rischia di pregiudicare seriamente la vita dello scalo, in un momento di rilancio e sviluppo -:

se sia corretto che ogni autorità portuale proceda autonomamente nel campo delicato della riorganizzazione del lavoro, senza una guida unitaria del Ministero, senza un regolamento, e con esperienze e risultati diversi;

come valuti il comportamento dell'autorità portuale di Civitavecchia che ha rifiutato il metodo della concertazione con le parti sociali per seguire nella trasformazione del lavoro portuale un percorso proprio;

se non ritenga suo compito intervenire per ripristinare nell'azione dell'autorità portuale la regola del confronto con le organizzazioni sindacali ed evitare, soprattutto in materia di lavoro, atteggiamenti unilaterali e non solo non condivisi, ma espressamente respinti dagli interessati.

(3-01622)

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

in data 20 novembre 2002 si è svolta presso la Camera dei deputati l'interpellanza urgente n. 2-00548 avente per oggetto le misure finalizzate al completamento dell'opera di ricostruzione *post* sisma 1980 che colpì Basilicata e Campania;

nel corso della risposta da parte del sottosegretario Paolo Mammola non è stato fatto alcun cenno al mancato riparto in favore delle regioni interessate di 45 milioni di euro ai sensi delle risorse stanziare con le Finanziarie varate dai precedenti governi dell'Ulivo;

il mancato riparto ha di fatto paralizzato l'azione di ricostruzione dei comuni terremotati oramai in fase di conclusione —:

quali siano le ragioni del mancato riparto di 45 milioni di euro pur in presenza delle risorse e quali iniziative intenda adottare per giungere il più rapidamente possibile alla erogazione di questi fondi in favore delle aree interessate come più volte sollecitato anche dalla regione Basilicata. (3-01623)

Interrogazione a risposta scritta:

BULGARELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il porto di Trieste è il maggior porto petrolifero del Mediterraneo e uno dei più grandi del mondo. Nel 2001, infatti, sono transitati a Trieste circa 36 milioni di tonnellate di petrolio greggio, oltre a 850 mila tonnellate di prodotti raffinati. Nello stesso anno sono attraccate al terminal Siot 428 petroliere, 51 alla Si.Lo.Ne. e 33 alla Società depositi. A causa di tale intensissimo traffico, le manovre all'interno dell'area marittima portuale risultano di particolare difficoltà e il rischio di incidenti è molto alto;

nonostante l'enorme mole di traffico, e le relative gravi condizioni di rischio, il porto di Trieste non è dotato di un sistema radar per il monitoraggio del traffico, o di sistemi di identificazione basati sulla trasmissione a terra, da parte della nave, della propria posizione. In particolare, non è presente un sistema di segnalazione e *tracking* VTS (*Vessel Traffic Services*), tecnologia simile a quella utilizzata per il controllo delle operazioni di decollo e atterraggio negli aeroporti. Tale tecnologia è in grado di monitorare i movimenti delle navi in un'area di oltre 1.500 miglia quadrate e l'applicazione in area portuale di questa soluzione, basata sull'impiego di sensori radar e utilizzata da anni nei principali porti europei — Londra, Marsiglia, Calais, Bordeaux — è in grado di ridurre la frequenza degli incidenti almeno del 50 per cento. A ciò va aggiunta una migliore utilizzazione delle risorse del porto, resa possibile dalla divulgazione alle navi di informazioni sul traffico e sulla situazione interna al porto stesso;

l'adozione di un sistema di controllo del traffico di tipo VTS per il porto di Trieste è resa ancora più urgente in considerazione dei catastrofici danni che, sul piano ambientale, un incidente simile a quello recentemente occorso alla petroliera *Prestige* potrebbe determinare al già provato ecosistema del mare Adriatico, che per la sua particolare conformazione amplificherebbe all'ennesima potenza le conseguenze già di per sé drammatiche tipiche di simili incidenti —:

se esistano previsioni normative regolamentari che tutelino il mare Adriatico, in virtù della sua particolare vulnerabilità e del suo straordinario patrimonio ambientale;

se non ritenga prioritario avviare le opportune iniziative al fine di prevedere l'adozione di sistemi di controllo del traffico di tipo VTS per il porto di Trieste e per tutti i porti che affacciano sulle acque del mare Adriatico. (4-04590)

* * *