

sulle ricevute rilasciate agli utenti, che i contatori risultavano illeggibili —:

quali interventi urgenti i Ministri interrogati intendano porre in essere per ristabilire nella cittadina di Joppolo una situazione di legalità tributaria, con riferimento alle cosiddette « cartelle pazze »;

se i pagamenti richiesti ed effettuati dagli utenti dal 1996 ad oggi, in condizioni di assoluta anomalia tributaria (ICI, RSU e gestione servizio idrico), siano stati versati all'amministrazione di Joppolo;

quali iniziative i Ministri interrogati intendano compiere affinché gli utenti danneggiati possano essere risarciti, con i relativi interessi legali, del denaro versato indebitamente. (4-05481)

\* \* \*

#### GIUSTIZIA

*Interrogazione a risposta scritta:*

FOTI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

gli agenti di polizia penitenziaria dell'Emilia Romagna hanno, per il tramite delle organizzazioni sindacali, proclamato lo stato di agitazione che culminerà con la manifestazione del 6 marzo 2003 innanzi al Provveditorato regionale di Bologna;

in particolare gli agenti di polizia penitenziaria dell'Emilia Romagna contestano:

1) gli eccessivi carichi di lavoro e le notevoli richieste di prestazioni straordinarie;

2) la mancata fruizione dei riposi settimanali e delle ferie;

3) l'applicazione dell'istituto della mobilità in assenza di preventivi accordi;

4) l'omesso pagamento delle competenze accessorie;

5) la carenza di alloggi per il personale —:

quali iniziative, alla luce delle richieste sopra esposte, il Ministro intenda assumere. (4-05480)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

in data 14 febbraio 2003 *il Gazzettino di Venezia* riporta l'intervista del Professor Luigi d'Alpaos, ordinario di Idraulica alla Facoltà di Ingegneria all'Università di Padova, in cui si giudicano « inutili le opere dissipative avviate dal Consorzio Venezia Nuova », e si giudica il MOSE come opera « ideata troppi anni fa »;

il giudizio del Professor d'Alpaos si aggiunge a quelli recenti del CNR e dell'ENEA i quali, tutti, considerano il MOSE come opera concettualmente superata di fronte ai processi di innalzamento dei mari;

giudizi analoghi provengono dagli Enti Locali veneziani, i quali, sulla base di studi alternativi, stanno ricorrendo presso il TAR contro le procedure adottate dal Governo per avviare il « sistema MOSE »;

nonostante il parere contrario degli enti locali veneziani, il Governo ha convocato nei prossimi giorni il Comitato di cui all'articolo 4 della legge n. 798 del 1984 che dovrà esprimere una valutazione sul MOSE, ed ha autorizzato l'apertura dei cantieri delle opere di dissipazione nonostante si sia in presenza di un *iter* procedurale non interamente completato;

nelle prossime settimane la Camera dei Deputati discuterà le mozioni sull'opportunità di sottoporre il MOSE a valutazione di impatto ambientale e pertanto sarebbe opportuno attendere tale indicazioni —:

le intenzioni del Governo di fronte a quelle che ad avviso degli interroganti

appaiono evidenti forzature, nei confronti della legislazione vigente, nei confronti della volontà degli enti locali. (5-01672)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la Sorem s.r.l., che gestisce il servizio antincendio della protezione civile, è stata al centro di forti polemiche e contestazioni, che hanno lasciato traccia in numerosi atti di sindacato ispettivo;

lo stesso dipartimento della protezione civile espresse l'intendimento di valutare la possibilità di una rilettura complessiva delle convenzioni con la società Sorem s.r.l. —:

se siano già state avviate le procedure per l'indizione della gara per l'affidamento del servizio antincendio della protezione civile. (4-05464)

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

in rapporto alla popolazione ed al bacino d'influenza, la Campania è fortemente carente di infrastrutture aeroportuali;

il piano nazionale degli aeroporti vigente (approvato nel 1971) individuò la suddetta carenza e prescrisse l'avvio della progettazione di un aeroporto internazionale in Campania;

il piano generale dei trasporti (anno 1986) confermò la suddetta indicazione programmatica ed affidò alla regione Campania il compito di risolvere il dubbio sulle alternative ubicazionali che si erano andate sviluppando (Patria nord, Patria sud, Marcianise e Grazzanise);

il piano regionale dei trasporti della Campania (legge regionale 9 del 1993), nel recepire l'incombenza programmatica af-

fidata al piano generale dei trasporti all'ente, stabilì che la determinazione finale sulla collocazione dell'impianto dovesse essere assunta dal consiglio;

il 12 settembre 1996 la giunta della regione Campania, presieduta dall'onorevole Rastrelli, deliberò di proporre al consiglio della regione Campania la scelta definitiva in favore dell'apertura al traffico civile dell'esistente dotazione militare a Grazzanise; alla delibera della giunta della regione Campania erano allegati:

a) una relazione di studio e proporzionamento tecnico-economico del futuro impianto, redatta dalla segreteria tecnica del piano regionale dei trasporti;

b) note dei ministeri della difesa e dei trasporti, nelle quali si comunicava l'intesa sul programma proposto dalla giunta della regione Campania;

dopo ampio e sofferto dibattito, la proposta fu approvata all'unanimità dal consiglio della regione Campania il 9 gennaio 1998. Tuttavia un emendamento accettato (Villani ed altri) impose lo scorporo degli allegati. Nondimeno fu affidato alla giunta della regione Campania il compito di redigere uno studio di fattibilità dell'impianto. L'incarico fu trasmesso alla società Europrogetti e Finanze (gruppo Medio credito Centrale), contrattista dell'ente per la programmazione economico-finanziaria degli investimenti, a cui fu prescritto di operare sotto la responsabilità tecnica del coordinatore della segreteria tecnica del piano regionale dei trasporti;

lo studio fu consegnato nell'aprile 1998; approvato dalla giunta della regione Campania, fu poi trasmesso per competenza alla direzione generale dell'aviazione civile ed al ministero della difesa;

il 13 marzo 1999, in esito al suddescritto *iter* procedurale, la regione Campania sottoscrisse un protocollo d'intesa con i ministeri dei trasporti, della difesa e

del tesoro, la provincia di Caserta ed il comune di Grazzanise, secondo il quale:

*a)* il ministero dei trasporti si impegna ad attivare la procedura concorsuale ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione totale della realizzanda infrastruttura, nonché a recepire tramite l'ENAC l'impianto esistente, allo stato proprio programma la dismissione delle egli atti afferente al demanio militare;

*b)* il ministero della difesa s'impegna ad avviare le procedure di cessione all'ENAC, ad aprire senza indugi l'esercizio al traffico civile ed a dimettere in tempi definiti la propria attività operativa;

*c)* il ministero del tesoro si impegna a predisporre gli atti del CIPE per il concreto avvio del cofinanziamento dell'opera sul Q.C.S. obiettivo 1, programma 2000-2006;

*d)* la regione Campania si impegna ad includere il progetto principale e quelli infrastrutturali ad esso complementari (collegamenti stradali e ferroviari) nel suo programma di sviluppo ed a realizzare direttamente le necessarie connessioni viarie;

*e)* la provincia di Caserta ed il comune di Grazzanise si impegnavano ad esperire gli atti di rispettiva competenza per l'inclusione del progetto nei propri piani territoriali e settoriali;

il nuovo piano generale dei trasporti del 2000 recepi la scelta ubicazionale ed incluse il programma realizzativo dell'impianto civile internazionale di Grazzanise fra le più qualificanti prospettive di sviluppo del settore aeroportuale italiano;

il ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha fin qui ottemperato agli impegni formalmente assunti con l'intesa;

il ministero della difesa ha inserito nel proprio programma la dismissione delle principali attività a Grazzanise per il 2006 e l'abbandono dell'impianto per la fine del 2007;

la provincia di Caserta ed il comune di Grazzanise hanno caldeggiato in più sedi il l'accelerazione del piano realizzativo ed hanno anticipato gli atti preliminari di rispettiva competenza;

in dispregio della doverosa continuità istituzionale, la giunta Bassolino ha avviato nel 2001 una procedura concorsuale comunitaria per l'affidamento dell'incarico di redazione di uno « Studio sul sistema aeroportuale campano e di fattibilità dell'aeroporto di Grazzanise »;

l'incarico fu assegnato, per l'importo di corrispettivo di circa 750.000 euro, ad un raggruppamento composto da: CON-SIEL, società di servizi esperta in *software* territoriale e GIS; STIPE, studio di progettazione stradale e strutturale con sede a Napoli e NACO, società olandese di consulenza nel settore aeroportuale —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti su esposti;

quali iniziative il Governo intenda assumere per superare le carenze di infrastrutture aeroportuali in Campania.

(4-05466)

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

il raddoppio della linea ferroviaria nel tratto San Gavino-Decimomannu rappresenta una indubbia esigenza prioritaria per lo sviluppo delle comunicazioni nell'ambito del territorio regionale sardo;

il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie consentirebbe, infatti, non soltanto di contrarre i tempi di percorrenza dei convogli ferroviari lungo il predetto tratto, ma darebbe la stura all'incremento dei traffici commerciali in tutta la Sardegna;

le soluzioni progettuali che sono state adottate dalle Ferrovie dello Stato, peraltro, non tengono in alcun modo conto delle esigenze delle popolazioni locali, che

sarebbero gravemente compromesse qualora il progetto approvato venisse effettivamente realizzato;

segnatamente, in corrispondenza del centro abitato di Serramanna, il raddoppio della linea ferroviaria comporterebbe tutta una serie di problemi che penalizzerebbero oltremodo la gran parte dei cittadini che risiedono in prossimità del nuovo percorso ferroviario;

il posizionamento di un nuovo binario a fianco di quello esistente determinerà l'inevitabile avvicinamento della linea ferroviaria alle abitazioni, con tutti i disagi dovuti alle vibrazioni e all'inquinamento acustico che tale situazione comporta;

il traffico locale — che perderà due dei tre attraversamenti ora esistenti — sarà convogliato in un unico punto che si trasformerà in budello, con grosse difficoltà anche per gli eventuali interventi sanitari d'urgenza, oltre alla limitazione di tutto il traffico agricolo;

l'abolizione dei passaggi a livello causerà, inoltre, l'inevitabile isolamento di tutta quella parte della popolazione, con conseguenti fenomeni di ghettizzazione e disgregazione del tessuto sociale e culturale. Né rappresenterebbe una valida alternativa la realizzazione del sottopasso così come previsto, attesa la difficoltà e la pericolosità del suo attraversamento;

oltretutto, gli elevati costi di manutenzione del sottopasso (illuminazione, pulizia, pompe sommerse, gruppi di continuità) e dei cavalcavia ferroviari, saranno a totale carico dell'amministrazione (e quindi dei cittadini);

tali difficoltà sono state ampiamente rilevate e sottolineate dai cittadini, che in più occasioni hanno manifestato il loro dissenso;

dopo un iniziale e totale recepimento di tale dissenso avvenuto nel corso dell'assemblea comunale dell'11 luglio 2002, il consiglio comunale di Serramanna ha, invece, disatteso le aspettative della popolazione e l'8 ottobre 2002 ha dato il suo

benestare al progetto, senza che alcuna variazione progettuale fosse stata approvata;

il malumore dei numerosi cittadini è allora sfociato nella formale costituzione del comitato cittadino « Uniamo Serramanna » (con oltre 1.500 adesioni), che ha provveduto a conferire ad un'*equipe* di professionisti specifico mandato per lo studio e la realizzazione di un progetto alternativo a quello presentato dalle Ferrovie dello Stato;

la popolazione locale, infatti, non è contraria al raddoppio della linea ferroviaria — che accoglie, anzi, con indiscutibile favore — ma è assolutamente contraria alla realizzazione del progetto presentato dall'ente ferrovie, perché pregiudica gravemente i diritti di gran parte della cittadinanza, soprattutto degli oltre 2.500 cittadini che risiedono a Ovest della linea ferroviaria —:

se considerato quanto descritto in premessa e valutata la carenza delle garanzie di tutela dei diritti della popolazione che la realizzazione di tale progetto comporterebbero, non ritenga di intervenire, con la sollecitudine che la situazione prospetta, con iniziative presso le Ferrovie dello Stato perché si avvenga alla ridefinizione del tracciato ferroviario conformemente alle esigenze di tutela della popolazione locale. (4-05472)

FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza e quale sia il giudizio del Ministro rispetto alla decisione assunta nella Regione Emilia Romagna da Trenitalia, in ragione della quale è stata prevista l'obbligatorietà per i viaggiatori di fare decorrere la validità dell'abbonamento dal primo giorno di ogni mese, atteso che detto provvedimento risulta particolarmente penalizzante per i viaggiatori pendolari, tant'è che il comitato che li riunisce, da anni operante a Piacenza, ha chiesto la revoca di detta iniziativa assunta da Trenitalia. (4-05473)

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

la riunione del cosiddetto « Comitatore » del 4 febbraio 2003 ha previsto 90 giorni di tempo per l'approfondimento dell'ipotesi progettuale del comune di Venezia volta a realizzare una struttura di accesso permanente ai traffici portuali alla bocca di Porto di Malamocco e quindi a effettuare opere dissipative realmente efficaci;

il comune di Venezia e gli altri enti locali devono esaminare il progetto definitivo del Mose (modulo sperimentale elettromeccanico) che comprende anche la conca di navigazione e le dighe foranee, già bocciate dal comune, in venti giorni;

la capitaneria di porto, in data 10 febbraio 2003, ha emesso un'ordinanza che prescrive obblighi e limitazioni che scatteranno a partire dal 12 febbraio 2003, come riporta la nota inviata a comuni, prefettura ed enti interessati: « A partire dal giorno 12 febbraio 2003 e per la durata presunta di mesi 24, l'impresa *Impregilo* effettuerà su incarico del consorzio Venezia nuova, per conto del Magistrato alle Acque, lavori per la realizzazione della diga foranea di Malamocco. I lavori inizieranno nello spazio acqueo a circa 100 metri a est della diga »;

su questo intervento che, a quanto risulta all'interrogante, sarebbe stato approvato dalla regione senza la valutazione di impatto ambientale nazionale, ma con la sola VIA regionale, pendono tre ricorsi al Tar, per vizio di incompetenza, presentati da comune, provincia e da due associazioni ambientaliste;

la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia prevede il coinvolgimento degli enti locali nei processi decisionali e gestionali che riguardano materie fondamentali per la sopravvivenza della città —:

se il « Comitatore » nel corso della seduta del 4 febbraio 2003 abbia approvato l'opera;

se non ritenga di intervenire per ristabilire il ruolo che, secondo la legge sulla salvaguardia, spetta agli enti locali e fare chiarezza sulla legittimità delle autorizzazioni concesse per l'avvio dei lavori;

se non ritenga di intervenire revocando l'ordinanza della Capitaneria di Porto e della Guardia Costiera di Venezia del 10 febbraio 2003. (4-05476)

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

il quotidiano *La Sicilia* del 22 gennaio 2003 riportava la notizia dell'inchiesta della magistratura, aperta dopo vari esposti presentati da privati, sulla cancellazione dei voli da parte delle compagnie aeree sull'aeroporto di Catania;

nel corso degli interrogatori, i responsabili delle compagnie aeree hanno cercato di scaricare le colpe sui vertici dell'aeroporto di Catania;

mentre i controllori di volo di Sigonella, responsabili anche di Catania-Fontanarossa, lasciavano aperte le aerovie sicure, lontano dal pennacchio di cenere dell'Etna, con procedura d'atterraggio e di decollo via mare, i responsabili catanesi decidevano di aprire alle 06:30 e di chiudere alle prime ore del tramonto;

a giudizio dei responsabili di Alitalia e Meridiana, durante il periodo d'emergenza Etna, all'aeroporto di Catania non c'era una programmazione né un criterio tecnico su come e quando chiudere lo scalo quando non pioveva cenere;

inoltre le piste dell'aeroporto di Catania, a giudizio dei responsabili dei due vettori nazionali, erano pulite male costringendo gli aeroplani a soste anche di parecchi giorni, per i necessari controlli di sicurezza;

tutto questo ha comportato danni economici rilevanti a Meridiana e Alitalia, ecco perché si è deciso di « abbandonare » Catania, mentre le compagnie straniere, a

parte l'esiguità dei voli, in caso d'emergenza dirottavano su Palermo, senza compromettere la programmazione, e quindi con pochissimi danni economici;

quindi ad una prima analisi degli sviluppi dell'inchiesta sullo spostamento dei voli da Catania a Palermo risulterebbero motivazioni esclusivamente economiche, posto che il direttore dell'aeroporto, Bardaro, ha lasciato aperto lo scalo quando gli aerei potevano volare in condizioni di massima sicurezza, e di notte lo si chiudeva perché non si poteva stabilire dove fosse la nube di cenere -:

se, alla luce di quanto esposto in premessa, il Ministro interrogato non ritenga che sussistano gli estremi per l'assunzione di iniziative specifiche nei confronti dei vettori, sopra menzionati, non escludendo di ipotizzare anche la sospensione della concessione. (4-05477)

DEIANA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:

in merito al progetto dell'autostrada del G.R.A. di Roma, adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia lotto 18b, si fa presente che tuttora non risulta rispettato l'articolo 5 dell'accordo di programma definito ai sensi della legge n. 396 del 1990;

nelle linee essenziali, riguardo al lotto 18b, l'accordo prevede la ristrutturazione del G.R.A. in due fasi distinte e in successione: la prima contempla la realizzazione di una bretella a tre corsie di marcia (fase attuale, illustrata nella tavola 6 identif G4dv306c denominata « cantiere di provvisorio esercizio dell'adeguamento »); la seconda fase, che doveva attuarsi entro un quinquennio dalla data della stipula dell'accordo di programma - sottoscritto l'8 luglio 1997 -, prevede l'adeguamento a sei corsie di marcia e due corsie di emergenza dell'originaria sede del GRA con declassamento della bretella a strada di servizio e di viabilità locale (illustrata nella Ta-

vola 4, - identif. G4dv304c - e denominata « Planimetria generale, 2<sup>a</sup> fase »), nonché l'esecuzione delle necessarie opere di mitigazione e di inserimento ambientale da attuarsi per iniziativa del comune di Roma. Più precisamente, le necessarie opere consistono in:

a) il posizionamento di barriere antirumore (altezza 5 metri), con dispositivo di riduzione del rumore posto in testa alle barriere stesse, sia a destra sia a sinistra dell'asse principale; nonché l'adozione di barriere antirumore (altezza 1,10 metri) poste nel *new jersey* centrale e (altezza 3 metri) poste lungo il tracciato della strada locale adiacente, sul lato stradale interno rispetto a Roma;

b) l'adozione di pavimentazione fo-noassorbente sull'intera tratta stradale riguardante il lotto 18b;

c) la piantagione di siepi, posizionate a tergo della barriera antirumore, e di doppi filari arborei ai lati della strada di quartiere;

d) la realizzazione: di percorsi pedonali interposti tra gli edifici e il G.R.A. stesso, di due attraversamenti carrabili posti al di sotto della piattaforma stradale (sottopassi di connessione fra i due tratti di Via Lucrezia Romana e fra Via di Casale Ferranti e Via Crostarosa), di un attraversamento pedonale posto al di sopra della piattaforma stradale con dotazione di scale fisse alle due estremità;

giòva ricordare che tali opere discendono da una precisa, espressa prescrizione a chiusura dell'accordo di programma e, pertanto, la loro esecuzione è - dal punto di vista amministrativo - condizione imprescindibile di legittimità della procedura che ha consentito l'avvio delle opere in esame;

il parere positivo sull'accordo di programma, espresso dalla « Commissione per Roma Capitale e per il Programma degli Interventi per Roma Capitale » e dalla « Commissione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale », fu dato alla condizione

di attuare la cosiddetta « seconda fase » entro i cinque anni successivi all'Accordo medesimo (articolo 5);

è, altresì, utile ricordare che il Ministero dei beni culturali e ambientali, membro della commissione per Roma Capitale, condizionava il proprio parere all'esecuzione di un: « ...controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico, con l'attuazione di un piano di monitoraggio delle emissioni inquinanti e dell'inquinamento acustico che (...) *post-operam* non dovranno essere in nessun caso superiori a quelli rilevati *ante-operam* e ricondotti entro i limiti previsti dalle vigenti normative (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991, legge n. 447 del 1996 (...)) con l'adozione di soluzioni tecnologiche e progettuali che consentano di ridurre l'emissione sonora alla fonte (asfalti drenanti e fonoassorbenti) prendendo a tal fine in considerazione tutte le soluzioni tecnologiche disponibili (barriere laterali, centrali, gallerie artificiali, interventi di difesa passiva sugli edifici, eccetera) »;

conformemente, la regione Lazio, anch'essa componente della commissione per Roma Capitale, precisò che non si poteva condividere la soluzione progettuale della cosiddetta « prima fase » (quella attuale), per: « ...motivi di grave invasività ambientale costituita dalla creazione di due corsie a scorrimento di alta velocità a carattere autostradale inglobate in un territorio con insediamenti umani », aggiungendo che « ...tale soluzione progettuale inoltre aggrava le condizioni di disturbo su edifici di civile abitazione recentemente edificati inducendo una perdita dei valori patrimoniali »;

anche in questo caso il parere positivo riguardo al progetto, fu dato a condizione della imprescindibile attuazione della cosiddetta « seconda fase » (note del 3 giugno e del 5 maggio 1997);

l'apertura al traffico della bretella prevista nella « prima fase », senza la realizzazione delle — pur previste — opere di mitigazione, espone i cittadini che abitano

nei pressi del nuovo tratto autostradale ad una intollerabile condizione di disagiata vivibilità, in conseguenza dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento dell'aria;

i residenti vedono svalutati gli immobili di loro proprietà a causa degli effetti pregiudizievoli — quelli citati, ma anche ulteriori — derivanti dalla vicinanza delle opere in esame;

alla data dell'8 luglio 2002 sono scaduti i termini entro cui dovevano essere attuate le opere previste dall'accordo citato —:

quali i motivi e di chi la responsabilità della mancata attuazione, nei termini fissati, delle opere previste dall'Accordo di programma citato in premessa;

quali iniziative intenda intraprendere nei confronti delle Amministrazioni interessate affinché ottemperino all'Accordo sottoscritto. (4-05482)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazioni a risposta orale:*

ARRIGHI, BELLOTTI e ALBERTO GIORGETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

domenica 9 febbraio 2003, undici pullman di tifosi dell'Hellas Verona si dirigevano verso Livorno per poter assistere alla partita di calcio tra la squadra veneta e quella locale. La partita era una normale gara valida per il campionato di serie B;

al loro arrivo a Livorno, i tifosi scaligeri hanno però avuto un'amara sorpresa: infatti gli undici pullman che li trasportavano sono stati fermati dalla Polizia presso la zona industriale, alla periferia della città toscana;

nonostante le insistenti e legittime richieste da parte dei tifosi, la Polizia si è rifiutata di fornire alcuna spiegazione in