

citato a « dimenticare » quell'incontro nel corso del quale aveva accennato al dottor Giovanni Lembo quale mandante del ferimento dell'avvocato Francesco Ricciardi, e l'avrebbe altresì avvertito che se avesse parlato di quei fatti la sua collaborazione sarebbe stata compromessa;

il dottor Pietro Vaccara, depo-  
nendo avanti ai magistrati catanesi, come risulta dal verbale del 26 marzo 1998, non ha riferito tale fatto nel quale il dottor Giovanni Lembo sarebbe stato coinvolto;

il dottor Pietro Vaccara è ancora attualmente procuratore aggiunto presso il tribunale di Messina;

in tale veste il giorno successivo alla pubblicazione della notizia sul quotidiano *La Stampa*, nel corso di un'intervista, il dottor Pietro Vaccara ha affermato di non ricordare assolutamente la telefonata e, comunque, di attenderne la trascrizione ufficiale (si veda il quotidiano *La Sicilia* del 25 febbraio 2003);

detto magistrato in passato è stato condannato dalla sezione disciplinare del Consiglio Superiore della Magistratura per avere effettuato pressioni su un magistrato di altro distretto giudiziario (procura della Repubblica di Catania), che era assegnatario di un fascicolo processuale che lo riguardava (si veda il provvedimento del Consiglio superiore della magistratura del 7 giugno 2002) —:

se il Ministro intenda promuovere presso il Consiglio superiore della magistratura l'azione disciplinare in ordine al comportamento tenuto dal dottor Pietro Vaccara;

se ritenga inoltre di dovere sollecitare al Consiglio Superiore della Magistratura i provvedimenti di cui all'articolo 2 regio decreto-legge del 31 maggio 1946, n. 511 per avere il dottor Pietro Vaccara, dapprima nel 1995 non verbalizzato una rilevante *notitia criminis* (quale l'indicazione del mandante del tentato omicidio dell'avvocato Francesco Ricciardi nella persona del dottor Giovanni Lembo, importante magistrato della Procura Nazionale Anti-

mafia) e, successivamente nel 1998, per avere avvertito Carmelo Ferrara che se avesse parlato dei fatti riferitigli la sua collaborazione sarebbe stata compromessa e per avere dunque, il dottor Pietro Vaccara, posto in essere una attività finalizzata ad intralciare l'azione giudiziaria, per aver compromesso il prestigio dell'ordine giudiziario, per aver assunto comportamenti non improntati alla dovuta correttezza: comportamenti che hanno inciso sulla sua credibilità e che, considerata la risonanza pubblica che la vicenda ha avuto non gli permettono nella sede occupata di amministrare giustizia con il necessario prestigio di cui un magistrato deve sempre godere. (4-05711)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

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

già nel 1993 in Caserta venne aperto un cantiere su un fondo intercluso con accesso da via Amendola, con Concessione Edilizia 418/92, in zona sottoposta a vincolo ambientale (legge 1497 del 29 giugno 1939 e decreto legislativo 490 del 29 ottobre 1999, articoli 139 e seguenti);

su segnalazione dei confinanti venne iniziato un procedimento penale contro l'impresa costruttrice, i proprietari del terreno, il progettista e vari amministratori, accusati di abuso d'ufficio e di costruzione abusiva, mentre il cantiere veniva sottoposto a sequestro giudiziario;

una seconda concessione edilizia venne rilasciata nel 1999 (114/1999) ad impresa costruttrice diversa dalla precedente con irregolarità tali da costringere il dirigente dell'ufficio tecnico comunale a disporre la sospensione dei lavori;

la sospensione dei lavori avveniva effettivamente solo una settimana dopo

l'emanazione dell'ordine, non tempestivamente comunicato alla parte in causa, e grazie all'intervento dei Carabinieri chiamati dagli abitanti della zona;

il 3 gennaio 2000 venne effettuato un sopralluogo da parte del tecnico istruttore della pratica, il quale rilevava essere stato effettuato lo scavo di pali e muri di contenimento non previsti dal progetto originario, mentre non veniva sottolineato il fatto che lo stesso muro di contenimento abusivo sporgeva dal piano di campagna ed era a distanza dal confine inferiore a quella minima di cinque metri prevista per legge;

dopo il ricorso al TAR dell'impresa costruttrice — che otteneva l'annullamento della sospensione per la mancata costituzione in giudizio del Comune — si è giunti all'emanazione di una nuova concessione, la 209/2000, variante della 114/99 (errorneamente indicata nell'ultima concessione come 144/1999);

la variante in questione non poteva essere emanata in quanto riguardante una zona sottoposta a vincolo ambientale perché modificava lo stato originario di luoghi posto sotto tale vincolo;

la concessione 209/2000 fa riferimento a domanda di variante del giugno 2000, ma al momento della concessione compaiono, quali progetti approvati, due tavole uniche di cui ai protocolli di giugno e di agosto, tra loro diverse ma recanti entrambe timbri, parere favorevole e firma della commissione edilizia integrata con la conseguente impossibilità di stabilire quale delle due sia il progetto definitivo;

in tale nuovo atto vengono ammesse molte delle contestazioni mosse dai vicini del cantiere, pur con l'affermazione del progettista che tale ammissione non significa condivisione ma solo volontà di eliminare il contenzioso con i vicini stessi;

il nuovo progetto è ancora una volta irregolare in quanto non considera le reali misure del fronte che contrasta l'edifi-

cando fabbricato, essenziali per calcolare le effettive distanze interfabbricati, ma quelle del vecchio progetto della cooperativa che costruì i primi palazzi della zona, e che solo in seguito li vendette agli attuali proprietari, quando ancora non esisteva il piano regolatore;

la costruzione del nuovo fabbricato, infine, avrà indubbie conseguenze negative per gli abitanti della zona poiché ben ventisei famiglie saranno stipate in ventisei abitazioni che avranno quale unico sbocco la via Amendola già di per sé stretta e insufficiente in caso di emergenze e necessità di garantire un rapido sgombrò della zona;

il piano paesaggistico per Caserta, definitivamente approvato, prevede l'inedificabilità assoluta di tale zona (decreto ministeriale 18 ottobre 2000, Approvazione del Piano Territoriale Paesistico nell'ambito di Caserta e San Nicola la Strada, G.U.R.I. 23 gennaio 2001, n. 18);

tutto quanto su esposto procura da anni vivissima preoccupazione nella città di Caserta per l'avvio di un cantiere che sembra essere fonte di pericolo per i futuri abitanti e per quelli vicini facendo registrare ripetute segnalazioni dalla stampa locale fin dal 1999, da alcune emittenti televisive locali e da ben tre trasmissioni di « Radio a colori » di Rai - Radio Uno (8 e 15 gennaio 2001 e 14 marzo 2001);

si è in presenza, secondo l'interrogante, di un pericolo grave per l'incolumità e la sicurezza dei cittadini residenti nella zona —:

se i Ministri interrogati non ritengano che sussistano gli estremi per l'applicazione dell'articolo 120 della Costituzione e, in caso affermativo e comunque nel rispetto dei principi di sussidiarietà e di leale collaborazione, se non intendano intervenire per porre rimedio ad una situazione molto pericolosa per gli sviluppi presenti e futuri. (3-02067)

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

VIII Commissione:

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

appare decisivo per lo sviluppo del Paese adottare al più presto una serie di rilevanti scelte infrastrutturali;

in questo contesto si colloca il progetto dell'«Alta capacità», il cui passaggio per il cosiddetto «Corridoio V» prevede l'attraversamento dell'Europa per il sud delle Alpi, da Lione a Kiev;

è evidente la necessità dell'«Alta capacità» come infrastruttura in grado di colmare il *gap* tecnologico che divide le strutture ferroviarie italiane da quelle del nord dell'Europa;

appare essenziale che il Paese possa essere interconnesso con le principali reti intermodali europee;

la progettazione degli interventi per l'«Alta capacità» deve poter corrispondere alle esigenze di non dissipare il territorio ed alle necessità di compatibilità ambientale;

l'«Alta capacità», soprattutto nell'area della pianura padana, non va pertanto pensata in chiave necessariamente urbana, ma ciò espone al rischio di tagliare fuori dai progetti e dai tracciati un capoluogo baricentrico rispetto alla provincia, come la città di Brescia;

la città di Brescia ha già le caratteristiche necessarie, sia in termini di bacino di utenza e di abitanti, sia in termini di compatibilità urbanistica e ambientale, per poter rientrare a pieno titolo nel tracciato ferroviario dell'«Alta capacità»;

tale scelta, per un verso, eviterebbe il rischio di dissipazione del territorio, e, per altro verso, avrebbe la capacità di creare interconnessioni con altre linee ferroviarie dell'area;

sarebbe particolarmente grave sottrarre al progetto di «Alta capacità» un punto di riferimento fondamentale come quello costituito dalla seconda città della Lombardia, con inevitabili rischi di pesanti ricadute sulla situazione sociale, economica e produttiva —:

se non ritenga necessario, nella progettazione del tracciato dell'«Alta capacità», adottare con la massima celerità la scelta di attraversare la città di Brescia.

(5-01754)

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

le importanti scelte infrastrutturali da adottare nell'immediato futuro risultano decisive per lo sviluppo del Paese;

in questo contesto si colloca il progetto dell'«Alta capacità», il cui passaggio per il cosiddetto «Corridoio V» prevede l'attraversamento dell'Europa per il sud delle Alpi, da Lione a Kiev;

è evidente l'indispensabilità dell'«Alta capacità» come infrastruttura in grado di colmare il *gap* tecnologico che divide le strutture ferroviarie italiane da quelle del nord dell'Europa;

appare essenziale che il Paese possa essere interconnesso con le principali reti intermodali europee;

la progettazione degli interventi per l'«Alta capacità» deve poter corrispondere alle esigenze di non dissipare il territorio ed alle necessità di compatibilità ambientale;

l'«Alta capacità», soprattutto nell'area della pianura padana, non va pertanto pensata in chiave necessariamente urbana, ma ciò espone al rischio di tagliare fuori dai progetti e dai tracciati un capoluogo baricentrico rispetto alla provincia, come la città di Brescia;

la città di Brescia ha già le caratteristiche necessarie, sia in termini di bacino di utenza e di abitanti, sia in termini di

compatibilità urbanistica e ambientale, per poter rientrare a pieno titolo nel tracciato ferroviario dell'«Alta capacità»;

tale scelta, per un verso, eviterebbe il rischio di dissipazione del territorio, e, per altro verso, avrebbe la capacità di creare interconnessioni con altre linee ferroviarie dell'area;

sarebbe molto grave sottrarre al progetto di «Alta capacità» un punto di riferimento fondamentale come quello costituito dalla seconda città della Lombardia —:

se non ritenga necessario adottare con estrema decisione, nella progettazione del tracciato dell'«Alta capacità», la soluzione di attraversare la città di Brescia. (5-01755)

REALACCI, IANNUZZI, MOLINARI, MEDURI e REDUZZI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il rapido completamento dei lavori di ammodernamento della Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza nazionale nella politica infrastrutturale del Paese;

infatti il potenziamento di tale asse autostradale è indispensabile per l'intero sistema di comunicazioni e, quindi, per i processi di sviluppo economico e produttivo nelle regioni meridionali;

dall'inizio della legislatura, il gruppo della Margherita ha svolto un'incessante e coerente attività di sindacato ispettivo per sollecitare con forza la pronta realizzazione dell'opera, richiedendo, a tal fine, al Governo di precisare il costo complessivo del progetto, i tempi di esecuzione degli appalti, i finanziamenti già disponibili e/o in via di stanziamento negli esercizi di bilancio successivi;

di volta in volta il ministero ha fornito cifre ed indicazioni diverse e fortemente contraddittorie;

inoltre i lavori per potenziare ed adeguare il tracciato della A3 procedono con estrema lentezza, con gravissimi disagi per i cittadini;

il Governo ha deciso di accorpate i numerosi lotti, ancora in fase di appalto o di progettazione, in 6 maxi lotti con affidamento delle opere tramite *general contractor*;

così vengono unificati consistenti lavori in grandi lotti di importo assai rilevante, per cercare di accelerare le opere;

un primo maxi lotto, per un importo di 678 milioni di euro, pari a circa 1.312 miliardi di lire, riguarda il tratto salernitano dallo svincolo di Sicignano degli Alburni allo svincolo di Atena Lucana;

la relativa procedura è iniziata nei mesi scorsi;

un secondo maxi lotto dovrebbe essere finanziato per circa 977 milioni di euro ed interessa il tratto ricompreso fra lo svincolo di Padula-Buonabitacolo e lo svincolo di Lauria sud —:

quali siano, secondo le stime aggiornate dal Governo, il costo complessivo del progetto di ammodernamento dell'autostrada A3, i tempi e le specifiche fonti di finanziamento, lo stato attuale di avanzamento dei lavori in corso ed i tempi entro i quali saranno affidati il primo maxi lotto, e gli altri cinque maxi lotti che sono ancora nella fase della progettazione definitiva. (5-01756)

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

il raddoppio del tratto della tangenziale di Piacenza compreso tra la SS 10 (Caorsana) e la SS 9 è auspicato ed atteso da anni dalla popolazione piacentina;

la modifica dell'attuale tracciato della Via Emilia, approvata dal compartimento Anas di Bologna, determina il passaggio della strada in prossimità di un ipermercato;

l'autorizzazione dell'Anas contrasta sia con la previsione cartografica di piano regolatore di quella città, sia con le norme di attuazione dello stesso (delibera consiglio comunale n. 62 dell'8 marzo 2000) e non sono chiari i motivi per i quali, anziché perseguire gli interessi pubblici, l'Anas abbia assunto decisioni che relegano a ruolo di mera strada di lottizzazione la tangenziale di Piacenza —:

se non ritenga doveroso assumere ogni utile iniziativa volta ad impedire che l'intersezione prevista sulla via Emilia sia a raso, decisione che non garantisce neppure sufficienti condizioni di sicurezza sul tratto di strada in questione. (5-01757)

LION, CIMA e ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

uno dei punti cardine del programma del Governo faceva espressamente riferimento alla necessità di interventi normativi per l'accelerazione e la semplificazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere pubbliche;

è stato a più riprese e in più occasioni sottolineato il ritardo infrastrutturale di cui sarebbe vittima il nostro Paese e che — grazie all'azione di Governo — sarebbe stato colmato attraverso la realizzazione di interventi sulla rete viaria, ferroviaria e dei servizi;

a tal fine è stata varata la legge 443 del 2001 — definita legge « obiettivo » — con il dichiarato intento di superare tutto ciò che avrebbe potuto in qualche modo ostacolare la realizzazione dell'opera;

a completamento del quadro normativo delineato con la legge obiettivo il Governo — tramite il CIPE — ha emanato, nel dicembre 2001, la delibera con le opere definite « prioritarie » ai sensi della legge 443 del 2001, il decreto attuativo della citata legge 443 del 2001 e la legge collegata alla finanziaria in materia di infrastrutture e trasporti;

il combinato disposto delle norme citate dovrebbe fornire un quadro complessivo dell'azione di Governo in materia di infrastrutturazione del territorio, ma appaiono al momento piuttosto confusi — al di là dei proclami e degli *slogan* dei rappresentanti del Governo — sia i tempi di realizzazione delle opere, sia le priorità, sia i finanziamenti disponibili, che appaiono del tutto insufficienti a coprire i costi del lungo elenco di opere previsto dalla delibera CIPE, anche in virtù di alcuni aggiustamenti contabili — da ultimo attraverso il decreto legge 7 febbraio 2003, n. 15 — che hanno sottratto risorse al programma nazionale delle opere pubbliche —:

se il Ministro non ritenga di dover fornire al Parlamento la situazione complessiva delle opere pubbliche con le indicazioni analitiche e dettagliate sullo stato di avanzamento della realizzazione delle opere e sui tempi previsti per il completamento delle stesse, la situazione finanziaria relativa ad ogni singola opera, con l'indicazione delle risorse utilizzate, delle risorse impegnate e di quelle che dovranno essere attivate, nonché di tutte le leggi di spesa afferenti al programma nazionale delle opere pubbliche. (5-01758)

IX Commissione:

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

Alitalia è da tempo in situazione di crisi;

i vili attentati terroristici dell'11 settembre 2001 e la tragedia di Linate hanno aggravato lo scenario interno già precario;

di fronte a tale situazione Alitalia ha predisposto un piano anticrisi, conosciuto come *contingency*, per gli anni 2002-2003, contenente forti tagli di attività, di costi e di occupazione;

il 23 gennaio 2002 è stato firmato un protocollo, tra Governo, organizzazioni sindacali e associazioni professionali contenente le linee strategiche ed il potenziamento di Alitalia;

il protocollo d'intesa del 23 gennaio 2002 conteneva un'indicazione netta: « confermare la missione strategica di Alitalia quale vettore globale, in virtù delle dimensioni e qualità dell'offerta e della posizione primaria nell'ambito dell'alleanza *Sky Team* »;

al contrario di quanto indicato, Alitalia ha proceduto sulla linea del ridimensionamento progressivo che induce a nuove preoccupanti scenari di crisi;

dati recenti diffusi dall'associazione europea dei vettori aerei (AEA) indicano una perdita di traffico di Alitalia del 18 per cento, superiore a quella degli altri vettori, e gran parte dei voli risulta in perdita —:

quali iniziative urgenti intenda assumere il Governo affinché sia dato immediato corso agli impegni assunti « a confermare la missione strategica di Alitalia quale vettore globale, in virtù delle dimensioni e qualità dell'offerta e della posizione primaria nell'ambito dell'Alleanza *Sky Team* », con particolare riferimento alla predisposizione di un piano strategico pluriennale, che vada oltre il 2003, all'interno del quale vengano scelti un *network* globale, una flotta adeguata, un sistema di alleanze forti e lo sviluppo di attività complementari al *business* primario. (5-01759)

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

da quanto si apprende dal recente rapporto interno dell'Alitalia dal titolo *Flight profitability* nei primi nove mesi del 2002 oltre i due terzi delle direttrici, 129 su 191, hanno viaggiato in perdita. Le perdite sono state sostanziose nelle tratte intercontinentali (41,3 milioni di euro) dove su 19 tratte solo 6 sono in attivo;

elevate nelle tratte nazionali (23,5 milioni di euro), e meno significative per le tratte internazionali, dove a fronte delle 57 tratte in perdita ve ne sono state 47 in attivo che hanno generato un guadagno per le casse della compagnia di bandiera pari a 1,9 milioni di euro;

l'ampia riduzione del traffico passeggeri del 2002 della società italiana (–18 per cento) non trova riscontro in quella delle maggiori compagnie europee: i traffici della *British Airways* si sono ridotti del 4,1 per cento, quelli dell'Iberia del 2,1 per cento mentre la Lufthansa e l'AirFrance hanno ottenuto dei guadagni rispettivamente pari al 2,5 per cento e al 2,9 per cento;

nonostante la recente ricapitalizzazione della società, i risultati negativi hanno portato l'amministrazione non solo a ristrutturare l'offerta, tagliando molte rotte e facendo sempre più affidamento sull'alleata Air France per le tratte internazionali, ma anche ad avviare le procedure di mobilità per un ingente numero di dipendenti e, che solo grazie alla vendita di alcuni *asset* aziendali il bilancio della società non si è chiuso in perdita —:

quali atti e impegni siano stati intrapresi dagli attuali vertici Alitalia per scongiurare l'attuale crisi strutturale in cui sembra versare la società, e se siano stati calcolati gli effetti economici della marginalizzazione che seguirà, nel lungo periodo, all'appoggiarsi sull'alleata francese per le tratte internazionali. (5-01760)

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

le compagnie aeree Alitalia e Volare hanno sottoscritto, nel giugno 2002, un accordo di *code-sharing* che pone le società in competizione con almeno altri due vettori italiani tra i quali Meridiana e Air One;

da notizie di stampa risulterebbe che l'accordo tra Alitalia e Volare sia in crisi;

da notizie di stampa risulterebbe che il Consiglio d'Amministrazione d'Alitalia avrebbe, recentemente, avviato una trattativa con la Società Meridiana per un eventuale accordo commerciale;

da notizie di stampa risulterebbe che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato avrebbe espresso perplessità circa la nozione economica unitaria d'impresa, allo scopo di garantire la massima concorrenza nei mercati relativi alle rotte che collegano lo scalo di Milano Linate con altri aeroporti italiani, aiutando, potenzialmente, altri vettori ad operare nel mercato italiano;

risulterebbe, inoltre, che alcuni vettori italiani hanno sottoscritto accordi commerciali e societari con vettori europei;

l'aviazione civile italiana, com'è a tutti noto, sta vivendo un periodo di profonda incertezza per quanto attiene ai vertici istituzionali degli enti preposti, scaduti o in scadenza, e che tale situazione potrebbe generare scarsa attenzione alla soluzione dei problemi del trasporto aereo e un minor supporto all'attività del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

l'azionista di maggioranza della Società Alitalia s.p.a. è il Ministro dell'economia e delle finanze;

la società Alitalia in un quadro istituzionale e normativo incerto può avere difficoltà in ordine alla strategia economica e industriale —:

quali iniziative il Governo intenda assumere, nel rispetto delle disposizioni riguardanti la tutela della concorrenza e del mercato, affinché l'Alitalia possa svolgere la sua attività in un quadro normativo, italiano e comunitario, certo sia per quanto attiene le scelte strategiche che per quanto riguarda la concorrenza europea. (5-01761)

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

la società Alitalia sta attraversando un periodo di particolare crisi finanziaria

ed industriale, che ha comportato sacrifici per il personale coinvolto in contratti di solidarietà, menomandone la capacità di reddito;

tali contratti di solidarietà prevedono una scadenza nella primavera del 2003;

la società suddetta per far fronte alla grave situazione ha messo in essere provvedimenti atti a ricapitalizzare il proprio capitale sociale;

nel periodo di cosiddetta solidarietà non è terminata la pratica di assunzioni che all'interrogante appaiono inopportune e non rispondenti al principio di economicità della gestione, sotto forma di contratti di collaborazione continuativa;

all'interrogante risulta che nel periodo di crisi post 11 settembre è stato assunto, in qualità di dirigente, il signor Oliver Jankovec, proveniente da Air France —:

se il Ministro non ritenga opportuno assumere informazioni sulla congruità, sotto il profilo dell'economicità della gestione, della citata assunzione, atteso che il Ministero dell'economia e delle finanze detiene il 63 per cento del capitale azionario. (5-01762)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

l'Italia storicamente con i suoi 8.000 chilometri di coste è sempre stato produttore di pesce, nonostante il numero di lavoratori nel settore sia in continua diminuzione;

la pesca e l'acquacoltura del nostro Paese stanno vivendo una fase difficile di profonda ristrutturazione e riorganizzazione;

l'allargamento dell'Unione europea a Paesi di forte produzione ittica come Cipro e Malta, se da un lato aumenta il

fabbisogno dei prodotti della pesca, dall'altro introduce nel sistema europeo della pesca nuova concorrenza;

l'Italia sta attraversando una fase discendente per quanto riguarda la produzione interna a fronte di un livello di domanda in costante aumento ha comportato una erosione della quota di mercato, soddisfatta a vantaggio delle importazioni;

il fatturato dell'economia ittica italiana (1999) era di oltre 10.000 miliardi di vecchie lire (3.072 miliardi dalla pesca, 846 dall'acquacoltura, 1.350 dalla trasformazione, 4.874 dalle importazioni);

gli occupati, comprese le attività indotte, sono 106.983 (43.547 nella pesca, 6.447 nella trasformazione, 2.301 nella cantieristica, 8.664 nell'acquacoltura, 17.412 nelle attività dirette, 46.024 nelle attività connesse). La pesca italiana produce annualmente 463.000 tonnellate di pesce, per un valore di circa 3.100 miliardi di lire;

una voce di spesa importante per i possessori di pescherecci è l'acquisto di carburante che rispetto allo scorso anno a causa dei venti di guerra è quasi raddoppiato, da 22 centesimi al litro a 38 centesimi al litro, con una crescita costante nelle ultime settimane di 1 centesimo a settimana (circa 20 lire);

tale aumento accentua la crisi del sistema ittico italiano —:

se non intenda adottare con urgenza un'iniziativa normativa di sgravio fiscale per le imprese ittiche per ridurre in questa congiuntura negativa il prezzo del gasolio. (5-01743)

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

in data 5 marzo 2003 la stampa (v. *Nuova Venezia, Gazzettino, Corriere della Sera*) riporta le dichiarazioni del Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Claudio Bonicioli, il quale ha affermato:

« Prima che le idee (progetto esecutivo del MOSE) si trasformino in progetti ci vorranno 8.000, 9.000 disegni, ma che cosa potrà accadere durante il periodo della costruzione? Secondo gli stessi progettisti del Consorzio Venezia Nuova ci sono problemi piuttosto rilevanti che riguardano le fondazioni dell'opera. Sono richieste perforazioni di notevole entità, e ci servono condizioni di assoluta tranquillità », « Il problema vero non è tanto cosa accadrà con il MOSE fatto, ma quello che succederà nei dieci anni della sua costruzione: per costruire le fondazioni dell'opera che sono piuttosto rilevanti sono necessarie perforazioni di notevole entità, in condizioni di assoluta tranquillità. Come si fa a garantire l'attività del porto in queste condizioni? I porti stanno fermi, le navi si muovono »;

in data 6 marzo 2003 Alberto Scotti, progettista del MOSE per il Consorzio Venezia Nuova, ha risposto in modo del tutto insoddisfacente alle domande del Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, aumentando le preoccupazioni dei lavoratori portuali e degli operatori del Porto di Venezia;

secondo lo Studio di Impatto Ambientale presentato dal proponente del MOSE (Consorzio Venezia Nuova) per la realizzazione dovranno essere messi in opera, tra gli altri « 157 cassoni di calcestruzzo armato, 146 selle di appoggio di calcestruzzo armato, 5.960 palancole metalliche — larghezza 1 metro lunghezza tra 10 e 28 metri 12.055 pali prefabbricati di calcestruzzo armato di lunghezza compresa tra 10 e 19 metri, 79 paratoie di acciaio, 212 materassi di pietrame di protezione, strati di riparazione di inerti; dovranno essere dragati 4.600.000 metri cubi di materiale, dovranno essere impiegati 8.575.000 tonnellate di materiale lapideo, dovrà essere costruita un'isola artificiale alta 4 metri alla bocca di porto del Lido »;

secondo lo Studio di Impatto Ambientale: « Le paratoie necessitano di una periodica manutenzione... Ciò implica che

debbano essere rimosse periodicamente e sostituite con elementi di riserva....dovrà essere possibile eseguire la sostituzione di ciascuna di esse, per manutenzione, ogni 10 anni. Per dimensionamento prudenziale dei sistemi per la manutenzione, si è considerato di rimuovere per manutenzione ordinaria le paratoie ogni 5 anni, e quindi di sostituirne 4 l'anno;

il porto è la più importante attività produttiva di Venezia, ed occupa circa 18.000 addetti, che il Porto rappresenta altresì una importante attività anche per la città di Chioggia;

tale costante stato di lavori, pesanti ed invasivi, alle bocche di Lido, Malamocco, Chioggia provoca uno stato di incertezza per i traffici marittimi mettendo in discussione l'avvenire del porto —:

se siano già state avanzate dal Magistrato alle Acque di Venezia alla Capitaneria di Porto di Venezia (competente per l'autorizzazione dei lavori) richieste di inizio attività per le opere di carotaggio, nonché per l'apertura dei cantieri;

se sia già stata avanzata dallo stesso Magistrato richiesta di interruzione del transito delle navi nelle bocche di Porto di Lido, Malamocco, Chioggia ed eventualmente per quanto tempo e in quali periodi dell'anno;

se siano state fornite dal concessionario Consorzio Venezia Nuova stime aggiornate (quelle presentate nel SIA sono molto datate e considerate non affidabili dall'Autorità Portuale di Venezia) sulle interruzioni alle attività dei porti di Venezia e di Chioggia conseguenti alla costruzione del MOSE al suo esercizio, alla periodica manutenzione e calcolati i conseguenti danni per gli operatori portuali e per la città di Venezia. (5-01764)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

VENDOLA e RUSSO SPENA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il fondo per il sostegno all'affitto ha subito negli anni una continua forte ridu-

zione tanto che si è passati dai 361 milioni di euro del 2000 ai 336 milioni di euro del 2001 fino ai 249 milioni di euro nel 2002 (a seguito della finanziaria 2002);

il 10 febbraio 2003 nella *Gazzetta Ufficiale* veniva pubblicato il decreto di ripartizione alle regioni dei fondi relativi al 2002;

pochi giorni dopo un decreto dirigenziale del Dipartimento per le opere pubbliche e l'edilizia — Direzione generale per l'edilizia residenziale e le politiche abitative del Ministero delle infrastrutture rifissava gli importi tenendo conto di una decurtazione del 15 per cento in attuazione della legge n. 246 del 2000 (di conversione del decreto-legge n. 194 del 2002) meglio conosciuto come « decreto taglia spese »;

ora la somma disponibile per il 2002 è passata dai 249 milioni di euro ai 211, un taglio di 38 milioni, il che vorrà dire che circa 80.000 famiglie non potranno ricevere il necessario contributo;

vibrate proteste sono venute dagli assessori alla casa delle grandi aree metropolitane e dai sindacati inquilini Sunia, Sictet, Unione Inquilini che hanno preannunciato iniziative e mobilitazioni;

il fondo sociale per il sostegno all'affitto istituito dalla legge n. 431 del 1998 dal 2000 al 2002 ha subito un taglio di oltre il 40 per cento;

in questo modo il Governo non solo non ha risposto positivamente alle richieste di un forte aumento della dotazione del fondo sociale ma ha prodotto una ulteriore riduzione che di fatto toglie agli inquilini con redditi bassi la possibilità di sostenere affitti che hanno raggiunto limiti insostenibili;

appare, inoltre, incongrua, l'applicazione del decreto taglia spese al fondo per l'affitto, in quanto il citato fondo non è una spesa del Ministero delle infrastrutture ma una determinazione di legge con quota definita in sede di legge finanziaria;

i continui tagli al fondo sociale sommati alla volontà di non procedere alla proroga degli sfratti per anziani e portatori di handicap con redditi bassi e alla inesistenza di politiche di sviluppo dell'edilizia residenziale pubblica nonché l'accelerazione delle privatizzazioni attraverso la cartolarizzazione degli immobili degli enti previdenziali tratteggiano una politica abitativa del Governo tesa di fatto alla abolizione del diritto alla casa e il sostegno alla rendita immobiliare —:

se non ritenga incongrua l'applicazione di quanto previsto dalla legge n. 246 del 2000 al fondo sociale per il sostegno all'affitto, e in caso affermativo se non ritenga necessario procedere all'annullamento del provvedimento dirigenziale che fissa gli importi per il 2002 del fondo sociale applicando il taglio del 15 per cento e riducendo il già insufficiente importo di ulteriori 38 milioni di euro. (4-05709)

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

l'ENAV ha recentemente assunto una decisione per effetto della quale il Centro dell'Ente operante presso l'Aeroporto di Genova, viene inserito nella nuova organizzazione aziendale nel livello più basso;

tale decisione appare del tutto ingiustificata posto che il Centro di Assistenza al Volo ubicato presso l'Aeroporto C. Colombo sarebbe l'unico centro dotato di sistema *radar* di avvicinamento, escluso dai livelli di organizzazione superiore nei quali sono stati inseriti Aeroporti come Bari, Olbia, Catania ed altri non dotati di Radar e comunque con un traffico aereo non superiore a quello registrato a Genova;

tale decisione appare una pesante penalizzazione della città e della comunità genovese —:

se corrisponda a vero che l'Aeroporto C. Colombo di Genova sia stato declassato, e quali siano i motivi per cui ciò è stato fatto;

quali iniziative intenda prendere il Governo affinché sia ripristinata la situazione *ex quo ante*. (4-05717)

FASANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

nel 1995 già erano stati effettuati alcuni primi lavori di ristrutturazione del plesso sanitario in località Torre Angellara di Salerno spendendo una parte del finanziamento assegnato *ex legge* n. 135 del 1990 (Emergenza Aids circa 5/6 miliardi di vecchie lire per la realizzazione dell'opera in oggetto;

il comune di Salerno ostacolò (non rilasciando la licenza edilizia anche se non ne aveva titolo) la realizzazione dell'opera, senza successo, perché il TAR Sezione di Salerno nel 1996 diede ragione al ricorrente l'azienda ospedaliera di Salerno;

successivamente si cercò, comunque, di verificare la fattibilità dell'opera all'interno dell'area ospedaliera (centralizzando) nell'area già esistente in località San Leonardo di Salerno;

a fronte della variante al progetto originario si sollevava già l'ipotesi di rischio di perdita del finanziamento (restanti circa 15 miliardi di vecchie lire);

in ogni caso nel 1999 con decreto n. 3199 il ministero dei lavori pubblici imponeva alla azienda ospedaliera di Salerno « S. Giovanni di Dio e Ruggi d'Aragona » di deliberare accettando le nuove clausole della concessione del finanziamento di 15 miliardi di vecchie lire (circa) che in sintesi erano quelle di non aggravare con ulteriori oneri la spesa originariamente preventivata pari a complessivi circa 23 miliardi di cui 7 miliardi circa già spesi più i 15 miliardi di vecchie lire da spendere per completare l'opera;

l'azienda ospedaliera di Salerno con delibera n. 1003 del 3 dicembre 1999 prese atto delle nuove condizioni espresse nel decreto in questione. (Una in particolare si vuole qui evidenziare, la clausola:

B) prendere atto che con il più volte citato decreto viene ulteriormente prorogato a tutto il 30 aprile 2000 il termine di validità della convenzione);

la stessa regione Campania con delibera della giunta regionale n. 6887 del dicembre 2000 conformerebbe a quella data la disponibilità del finanziamento di 15 miliardi di vecchie lire circa alla Azienda Ospedaliera di Salerno;

l'azienda ospedaliera di Salerno con atto deliberativo 339 del 19 settembre 2002 informa su richiesta della stessa regione Campania, la stessa regione Campania della « disponibilità » dei finanziamenti in conto capitale *ex* articolo 20 della legge finanziaria 1998 (circa 46 miliardi di vecchie lire, opere solo in parte cantierizzate ma, poi sospeso vedasi il caso della Torre Cardio-Chirurgica ma questo è un altro caso) tra i quali anche i famosi 15 miliardi di vecchie lire della legge n. 135 del 1990 Emergenza Aids;

occorre evitare che la città di Salerno perda la possibilità di realizzare un'opera così necessaria considerato anche il fatto che l'attuale dipartimento infettivi Aids è allocato all'interno dell'area ospedaliera in località San Leonardo Salerno in locali già adibiti ad uffici con la mancanza assoluta del rispetto dei minimi requisiti e standards igienico-organizzativi —:

se non ritengano di disporre un'inchiesta amministrativa per verificare l'utilità hanno realizzato i soldi già spesi e per quale ragione, se la disponibilità del finanziamento era stata confermata dal ministero dei lavori pubblici con decreto e confermato dalla delibera regionale, l'azienda ospedaliera di Salerno non abbia immediatamente cantierizzato l'opera con la variante prevista costruendo la nuova struttura all'interno dell'area ospedaliera in località San Leonardo. (4-05719)

\* \* \*

## INTERNO

### Interpellanza:

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

le Prefetture-uffici territoriali del Governo, ai sensi delle leggi 189 e 222 del 2002 quest'ultima di conversione del decreto-legge 195/2002, stanno procedendo a convocare datori di lavoro e lavoratori immigrati;

la formale convocazione del datore e del lavoratore ad opera della Prefettura-UTG presso i propri sportelli polifunzionali recita « invito a presentarsi per la stipula del contratto di soggiorno per lavoro ed il contestuale ritiro del permesso di soggiorno da parte del lavoratore straniero »;

il comma 5, dell'articolo 33 della legge 189/2002, e il comma 4 dell'articolo 1, della legge 222/2002 prevedono che la questura debba comunicare alla Prefettura-UTG se sussistano motivi ostativi al rilascio del permesso di soggiorno al cittadino straniero di cui il datore chiede la regolarizzazione e che tale comunicazione si configura quale « nulla osta » della Questura;

la circolare del Ministero dell'interno — dipartimento di pubblica sicurezza 27 luglio 2002, n. 300/C/2002/1704/P/12.222.7/3<sup>a</sup> Div. — « Emersione-legalizzazione del lavoro irregolare di cittadini extracomunitari. Procedure operative » stabilisce che: « La verifica della ricevibilità e dell'ammissibilità della domanda di emersione è demandata dal legislatore, in via esclusiva, alle Prefetture-UTG, mentre la procedura d'interesse delle Questure deve essere indirizzata unicamente verso l'accertamento dei requisiti soggettivi, del datore di lavoro e del lavoratore extracomunitario, esplicitati dallo stesso legislatore »; nonché che « ... le Questure nella formulazione del nulla osta valuteranno il possesso dei requisiti