

senso che essa si riferisce unicamente ai programmi costruttivi, realizzati integralmente con l'utilizzazione della prefabbricazione industriale;

conseguentemente, restano così, esclusi i fabbricati realizzati non solo con pannelli industriali e precostituiti, ma anche con l'impiego delle tecniche di edilizia tradizionale (cemento);

ne deriva una ingiustificata ed illogica disparità di trattamento fra i soggetti, rimasti privi di abitazione a seguito del sisma e destinatari di provvedimenti di assegnazione formale di alloggi prefabbricati, pure costruiti tutti con le medesime fonti di finanziamento (decreto-legge n. 75 del 1981 convertito nella legge n. 219 del 1981, con fondi dello stato mediante mutui ventennali), con le medesime procedure urbanistiche e di appalto;

a questi soggetti è riservato un trattamento antitetico a seconda della tecnica utilizzata per l'installazione dei prefabbricati: infatti essi possono richiedere la cessione gratuita del prefabbricato in cui abitano se è stato realizzato con pannelli, non possono richiederla se il prefabbricato, invece, è stato realizzato sia con pannelli, sia con cemento (ad esempio nel basamento);

del resto la *ratio* dell'articolo 21-*bis*, comma 1 risiede nella volontà del legislatore di consentire la cessione gratuita degli alloggi (rientranti nei programmi straordinari legati alla devastazione del terremoto) agli assegnatari che vi abitano, a prescindere dai materiali e dalla tecnica impiegati in concreto per la loro installazione;

va rilevato che tali alloggi, di proprietà dei comuni, non producono dal 2003 alcun introito per lo Stato;

infatti i canoni riscossi dai comuni per gli alloggi in discorso sono stati versati, nella misura dei due terzi, allo Stato fino alla estinzione dei mutui ventennali;

tali mutui ventennali, a totale carico dello Stato, essendo in ammortamento fin dal 1982, si sono estinti il 31 dicembre 2002;

quindi, dal 2003, i canoni sono introitati direttamente ed esclusivamente dai comuni;

peraltro, detti canoni non consentono di fronteggiare tutte le rilevanti spese, connesse alla manutenzione, alla cura ed alla gestione dei prefabbricati;

pertanto la cessione gratuita agli assegnatari dei prefabbricati libera gli enti locali da considerevoli spese;

il Governo ha accolto l'ordine del giorno (9/3200-*bis*/148 dell'11 novembre 2002) che impegna l'esecutivo a definire con una circolare esplicativa la portata dell'articolo 21-*bis*, comma 1 del decreto-legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito nella legge 8 agosto 1995, n. 341, chiarendo che tale norma si applica anche ai prefabbricati realizzati con parziale ricorso a tecniche di edilizia tradizionale;

tale interpretazione è l'unica in grado di evitare disparità di trattamento ingiustificate, irrazionali, illogiche, inique e gravemente penalizzanti per tanti cittadini —:

se il Governo intenda definire, attraverso una circolare esplicativa, la corretta interpretazione dell'articolo 21-*bis*, comma 1 del decreto-legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito nella legge 8 agosto 1995, n. 341, nel senso che tale disposizione si riferisce anche agli alloggi prefabbricati realizzati con parziale ricorso a tecniche di edilizia tradizionale, dando così corso al predetto ordine del giorno. (5-01934)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta immediata:

ANNA MARIA LEONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è già stato presentato un atto di sindacato ispettivo sulla scandalosa vicenda che riguarda la messa in sicurezza

della strada statale n. 434, i cui lavori sono in corso d'opera da più di trenta anni;

la cosiddetta « Transpolesana » è una strada di grande comunicazione a quattro corsie, due per senso di marcia, che collega le città di Verona e Rovigo;

dal 1980 tale arteria è divenuta statale, a gestione Anas;

gli adeguamenti funzionali lungo l'intero tracciato sono ancora in fase di realizzazione per il tratto relativo al secondo lotto, terzo stralcio, da Oppiano a Legnago;

il progetto esecutivo di detto tratto, che è ancora in fase istruttoria per l'esame delle offerte propedeutiche all'appalto, riguarda i lavori di adeguamento della sede stradale tra Oppiano e Legnago, chilometro 37,320, al fine di eliminare le pericolosità presenti su tale tratto, derivanti dall'assenza di spartitraffico centrale e dalla presenza di incroci a raso;

l'opera, il cui importo complessivo è stimato in 80 miliardi di vecchie lire, è inserita nel piano triennale dell'Anas 2001-2003, a valere sugli stanziamenti previsti dall'articolo 144, comma 7, lettera a), della legge finanziaria per il 2001;

l'Anas ha comunicato, con avviso sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 2002, che è stato pubblicato il bando dei lavori riguardanti il completamento della sede stradale da Oppiano a Legnago —:

quali urgenti indagini il Ministro interrogato intenda compiere per appurare quali siano i tempi entro i quali l'Anas intenda procedere all'appalto e qual sia il termine di realizzo dei lavori di messa in sicurezza. (3-02252)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

la realizzazione dell'interporto di Salerno-Battipaglia ha una rilevanza strategica decisiva per lo sviluppo dell'area salernitana e di tutta la regione Campania;

infatti l'interporto, la cui localizzazione è stata definitivamente decisa nel territorio del comune di Battipaglia, servirebbe un'area economicamente vitale e dinamica, caratterizzata da produzioni agro-alimentari, da attività conserviere e zootecniche ed in tanti altri settori produttivi ed artigianali;

tali attività sono di assoluto rilievo ed alimentano il mercato nazionale ed estero;

fra l'altro l'interporto verrebbe ad essere assai vicino al porto di Salerno — in forte e continua crescita nel panorama meridionale e nazionale — al centro del sistema ferroviario ed autostradale nel Mezzogiorno, nonché prossimo all'aeroporto di Pontecagnano;

pertanto, sussistono tutte le condizioni affinché la costruzione dell'interporto, assicurando una adeguata ed efficiente risposta ad una domanda di funzioni logistiche particolarmente intensa, garantisca un notevole impulso allo sviluppo di un territorio così esteso;

fin dal 1995, è stata costituita la Salerno interporto spa fra la provincia ed il comune di Salerno, i comuni di Battipaglia, Pontecagnano-Faiano, Bellizzi, Montecorvino Pugliano, la camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura di Salerno, il consorzio Asi di Salerno e 33 imprenditori;

tale società ha ad oggetto la progettazione, la realizzazione e successiva gestione di infrastrutture interportuali;

la società, attraverso il proprio ufficio tecnico, ha già elaborato il progetto preliminare dell'opera e sta ultimando il progetto definitivo;

la spesa prevista per questa infrastruttura è di circa 100 milioni di euro;

il finanziamento dell'interporto rientra negli interventi previsti nell'intesa isti-

tuzionale di programma stipulata fra il Governo nazionale e la regione Campania, ratificata con delibera di giunta regionale n. 1282 del 5 aprile 2002;

in particolare 9.385.103 milioni di euro possono essere erogati con i fondi del Por Campania 2000-2006 - Misure 4.1 e 6.1;

70.515.935 milioni euro possono essere acquisiti con le annualità della legge-obiettivo 21 dicembre 2001, n. 443;

altri 19.975.259 milioni di euro possono essere garantiti dalla società di gestione Salerno interporto spa, attraverso capitali propri;

al progetto dell'interporto è stato assegnato, ai sensi della legge n. 135 del 1997, un finanziamento di 15 miliardi di lire, riconfermato con nota protocollo n. 465 del 10 aprile 2003 del ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla Salerno interporto spa;

fra le finalizzazioni della tabella B della legge finanziaria per l'anno 2003 è iscritta la somma di 900.000 euro, per ognuno degli anni 2003-2004 e 2005, per l'interporto di Battipaglia;

nella deliberazione n. 121 del 21 dicembre 2001 del Cipe (recante l'approvazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge-obiettivo) sono stati inseriti i sistemi interportuali nazionali con una previsione di spesa complessiva di 55.777.000 milioni di euro per l'anno 2002, di 105.874.000 milioni di euro per l'anno 2003 e di 143.575.000 milioni di euro per l'anno 2004;

nell'ambito degli interventi strategici per la regione Campania, la deliberazione del Cipe ha inserito l'interporto di Battipaglia, con i relativi collegamenti con l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e con la rete ferroviaria —

quali siano i finanziamenti dello Stato già assegnati e disponibili per l'interporto di Battipaglia, nonché quali fondi siano destinati per tale infrastruttura nelle annualità della legge obiettivo, ovvero in altri finanziamenti statali, per assicurare

la celere realizzazione di un'opera così rilevante per lo sviluppo delle comunicazioni e delle attività economiche e produttive nell'area salernitana, campana e, più in generale, meridionale. (5-01935)

TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

l'Aero Club Italia ha rinnovato il sito *internet* e la ditta esecutrice del lavoro è la Geo Sat;

la sede della predetta ditta è in via Piave, n. 44 Vergiate, esattamente nello studio del commissario straordinario dell'Aero Club Italia;

il presidente della Geo Sat secondo quanto risulta all'interrogante è lo stesso commissario straordinario dell'Aero club si configurerebbe una situazione giuridica, in quanto il presidente della Geo Sat fornisce a se stesso beni e servizi, nella sua qualità di commissario straordinario dell'Aero club —:

se il Ministro sia a conoscenza della situazione sopra descritta e, quali iniziative intenda assumere a tal riguardo. (5-01939)

Interrogazione a risposta scritta:

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

a cavallo dei giorni 23 e 24 aprile 2003 si è verificato l'ennesimo *black-out* dei servizi al traffico aereo, questa volta nel centro di controllo di Brindisi;

l'avaria è durata circa 3 (tre) interminabili ore per il mancato funzionamento del gruppo elettrogeno di continuità, di competenza Enav;

durante la fase di *contingency*, il personale operativo in servizio, peraltro già presente in numero ridotto a causa di

una «ottimizzazione» delle risorse che ricorda avvenimenti e sciagure avvenute oltralpe, i controllori del traffico aereo hanno dovuto assistere i voli di competenza dell'Acc di Brindisi senza l'ausilio del *radar*, senza poter utilizzare le frequenze radio principali per le comunicazioni con i piloti, senza poter disporre delle linee telefoniche ed in assenza di funzionamento del sistema elettronico di sviluppo del «progresso volo»;

una identica avaria si era già verificata a Brindisi durante le fasi di passaggio al sistema operativo Mara e che, quindi, tali disfunzioni si ripetono senza che il passato possa fornire insegnamenti, oggi, che si sta passando dal Mara al sistema operativo Open e che, nemmeno le tante avarie e malfunzionamenti verificatisi in altri omogenei impianti riescono a scongiurare il ripetersi di tali incresciosi accadimenti;

i controllori del traffico aereo e gli esperti assistenza al volo, anche a Brindisi, lamentano la scarsa efficacia dei cicli addestrativi e la brevità degli stessi oltre alla carenza di appropriata normativa e il mancato rispetto di *standard* universalmente affermati nella fase di *switch* dalla vecchia alla nuova sala operativa —:

come intenda intervenire per riportare alla normalità la situazione e cosa intenda fare per esigere dalle strutture dell'Enav spa risposte, puntuali e soprattutto veritiere, circa le inefficienze che stanno caratterizzando l'assistenza al volo italiana dall'avvento dell'attuale *management* operativo. (4-06200)

* * *

INTERNO

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

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

il signor De Arman Oriel e la signora Portel Sanchez Raisa sono esuli cubani, fermi oppositori del regime castrista, nonché attivisti nell'ambito dell'associazione pacifista, ecologista e di denuncia della violazione dei diritti umani e civili denominata APC (Alleanza Patriottica Cubana);

i membri di detta Associazione operano in modo pacifico e non violento, affinché siano riconosciuti a tutti i cittadini cubani i diritti civili e politici oltre alle libertà fondamentali;

in ragione di detta loro attività, tutti i membri dell'Associazione risultano, pertanto, continuamente esposti a forme di ritorsione politica e sociale, oltre che a forme di persecuzione personale, con pericolo per la vita stessa, ad opera delle autorità cubane;

per dette specifiche ragioni i signori De Armas e Portel hanno dovuto lasciare l'Isola di Cuba, avendo da tempo perduto il loro posto di lavoro, accompagnati dalla loro figliuola Brenda in tenera età (nata in Santa Clara — Villa Clara Cuba in data 8 luglio 1998);

pertanto, a buon diritto, i predetti hanno richiesto alla Repubblica italiana il riconoscimento dello *status* di «rifugiati politici»;

tuttavia, davvero del tutto inspiegabilmente, l'apposita preposta Commissione ha denegato il riconoscimento di detto *status* con provvedimento, datato 9 gennaio 2003, e notificato all'interessato in data 29 gennaio 2003;

in pari data la Questura di Vicenza ha disposto altresì la revoca per permesso di soggiorno;

avverso tali provvedimenti il signora Perasa ha proposto tempestivi ricorsi giurisdizionali ed amministrativi;

appare tuttavia del tutto evidente che l'espulsione del dissidente verso il paese di origine lo esporrebbe alle ritorsioni del