

da quanto venuto a conoscenza all'interrogante, tale articolo giornalistico trovava spunto — nel gennaio 2003 — dal clamore suscitato dal cosiddetto « caso Vernola », che aveva visto coinvolto il cancelliere della Procura della Repubblica di Torre Annunziata, Domenico Vernola, in merito all'utilizzazione di diverse decine di miliardi di lire per pagamenti, verosimilmente gonfiati, relativi ad indagini correlate ad alcune inchieste, sviluppatasi nel corso degli anni novanta, della stessa Procura partenopea e sospettate di essere state artatamente montate, solo per far scaturire indebiti rimborsi in favore di persone preposte alle attività investigative;

nella rosa di queste inchieste sospette è da individuare anche il caso *cheque to cheque* — che nasceva dalle presunte rivelazioni fornite dal faccendiere, legato al SISMI, Francesco Elmo — nell'ambito del quale, il 24 giugno del 1996, venne richiesto l'arresto di un « avvocato-notaio » viennese di nome Franz Helm;

la richiesta di arresto del professionista austriaco, in Italia, fu eclissata dal contemporaneo coinvolgimento di alcuni noti personaggi, di calibro nazionale ed internazionale — tra cui il *leader* dei nazionalisti russi Viadimir Zhirinovski, l'arcivescovo di Barcellona Ricard Maria Charles, il notaio di Basilea Hans Keung, Licio Gelli ed il figlio Maurizio — e confusa insieme ad altre analoghe situazioni, circostanze che distassero l'attenzione dalla curiosa omonimia pur nelle rispettive lingue — tra accusatore ed accusato;

l'inchiesta *cheque to cheque*, per essersi sviluppata a livello internazionale, costò miliardi di lire in indagini e, tramite i mezzi di comunicazione di massa, assunse grande notorietà;

ormai da diverso tempo stanno venendo alla luce, insieme ed oltre la citata inchiesta, fatti di notevole gravità che sarebbero avvenuti presso la Procura di Torre Annunziata, ed altri uffici entrati con essa in relazione, l'ultimo dei quali, di recente, relativo a presunti comportamenti illeciti tenuti da membri della Polizia Giudiziaria —

se il ministro interrogato intenda ordinare un'ispezione sui fatti in premessa citati, finalizzata a far luce anche sulla specifica inchiesta — ovviamente conclusasi, dopo le costose attività investigative, con una archiviazione — che, ad una iniziale analisi, sembrerebbe essere un singolo episodio di una più complessa e sistematica attività illecita condotta da alcuni infedeli dipendenti dello Stato.

(4-07481)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile delle regioni del centro e del nord Italia presentano gravi carenze di personale tanto che mancano, su 5.000 previsti in pianta organica, oltre 1.000 addetti;

in particolare tra il personale qualificato della 6^a categoria mancano oltre 300 persone con gravi conseguenze per la funzionalità degli Uffici e per i cittadini utenti nonché per le piccole e medie imprese che devono subire ritardi sulle omologazioni, prove e collaudi con aggravii di tempi e di costi;

considerato che le norme introdotte dal codice della strada prevedono tra l'altro nuove incombenze come ad esempio l'attestato di guida per i ciclomotori (circa 1 milione e 500.000 pratiche) nonché la corretta gestione della patente a punti;

visto che la legge 27 dicembre 2002, n. 288, articolo 34, comma 21, prevede l'emanazione, entro 60 giorni, di un de-

creto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro per la funzione pubblica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per stabilire procedure semplificate per potenziare e accelerare i processi di mobilità, anche intercompartimentale, del personale delle pubbliche amministrazioni;

atteso che vi sarebbero oltre 300 domande di dipendenti pubblici disposti a transitare presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile proprio nelle regioni del centro Italia e del nord Italia —:

se e quali procedure concorsuali intenda attuare per risolvere le gravi carenze di personale suesposto e se e quando intenda attuare concretamente le procedure di mobilità prevista dalla succitata legge. (5-02378)

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

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le circolari n. 88 del 22 maggio 1995 e la successiva del 6 settembre 1999, ha indicato le procedure per l'omologazione, la verifica periodica ed occasionale delle attrezzature tecniche per le prove di revisione dei veicoli a motore;

le circolari hanno altresì indicato le caratteristiche tecniche che devono possedere le anzidette attrezzature (stazioni meteorologiche) per la rilevazione delle condizioni ambientali di prova:

temperatura: sensibilità di almeno 1°C;

umidità: risoluzione 5 per cento (umidità relativa);

pressione: risoluzione 0,5 kPa;

velocità del vento: risoluzione +/- 0,5 m/s;

la successiva circolare n. 6902/604 del 4 agosto 2000, avente ad oggetto chiarimenti alla circolare 88/95 del 6 settem-

bre 1999, ha precisato che per le stazioni meteorologiche non è prevista omologazione, ma è invece obbligatorio che possiedano le caratteristiche tecniche suddette per la corretta rilevazione delle condizioni ambientali di prova;

la motorizzazione civile Alto-Adige, con circolare del 30 aprile 2002, ha prescritto che per la rilevazione delle condizioni ambientali di prova venga utilizzata una stazione meteorologica con orologio atomico integrato, apparecchiatura peraltro molto costosa per le imprese altoatesine che effettuano collaudi di autoveicoli —:

se rientra nella facoltà della motorizzazione civile dell'Alto-Adige poter imporre l'utilizzo di una specifica apparecchiatura (stazione meteorologica con orologio integrato) per la rilevazione delle condizioni ambientali di prova e se sussistano obblighi di rilevazione automatica, oppure basta la semplice annotazione manuale. (5-02379)

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

circa tredici miliardi delle vecchie lire italiane, versate preventivamente nel corso dell'anno 2002 da privati richiedenti agli uffici periferici competenti del Dipartimento Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (operazioni di cui alla tab. 3 della legge n. 870/86, regolarmente effettuate da funzionari dei suddetti uffici), a causa di non meglio precisati errori contabili tra gli organi competenti, sono state considerate economie di bilancio anziché essere erogate ai legittimi creditori, ossia i circa tremila lavoratori del suddetto dipartimento;

i su menzionati lavoratori hanno effettuato le operazioni di cui alla citata legge n. 870/86 a titolo di prestazione lavorativa in regime di straordinario per conto dei privati e soltanto per i quali tali somme sono state corrisposte;

il non aver considerato tali somme come parte integrante della spesa 2002 ha indotto a sottodimensionare il fabbisogno 2003 per tale voce di spesa del bilancio, con la conseguenza che, alcuni uffici periferici del Dipartimento Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonostante i privati continuino a versare preventivamente le somme occorrenti per le operazioni che costoro richiedono, non hanno risorse disponibili per remunerare il personale nel corso del corrente anno;

risulta all'interrogante che circa ventidue miliardi delle vecchie lire sono state, per le medesime ragioni di cui al punto precedente, considerate economie di bilancio anziché essere accreditate sul competente capitolo di bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così come previsto espressamente dalla normativa vigente, per il regolare funzionamento della propria cassa di Previdenza ed Assistenza a danno di tutti i lavoratori dell'ex dicastero dei Trasporti e della navigazione;

diversi uffici della ex Motorizzazione civile dislocati sul territorio nazionale, con particolare riferimento a quelli della provincia di Brescia, non possono assolvere in tempi rapidi alle proprie funzioni, a causa della carenza di personale —:

quali iniziative intenda intraprendere per porre rimedio ad una gravissima situazione che costituisce un danno per i lavoratori dello Stato che, con lo svolgimento quotidiano dei propri compiti (anche oltre il normale orario di lavoro), consentono allo Stato medesimo di continuare a svolgere regolarmente la propria azione amministrativa. (5-02380)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

DUCA, GASPERONI, PAOLA MARIANI, GIACCO, CALZOLAIO e ABBONDANZIERI. — *Al Ministro delle infrastrut-*

ture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

il Piano Regolatore del porto internazionale di Ancona approvato dagli organi competenti, compreso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede la realizzazione delle opere di raccordo stradale tra la viabilità portuale e l'asse attrezzato del porto di Ancona, già realizzato per il primo stralcio del primo lotto dall'ANAS e attualmente in esercizio nonché il raccordo ferroviario tra la stazione di Ancona Centrale e la nuova darsena del porto;

in base agli accordi tra gli Enti è stato stabilito che:

a) le opere di raccordo stradale e ferroviario sarebbero state progettate, finanziate e appaltate dall'Autorità Portuale di Ancona anche mediante il contributo di fonte comunitaria, essendo stati i due progetti favorevolmente esaminati e accolti dall'UE, proprio perché rispondenti alle pressanti esigenze di collegamento multimodale del nuovo porto commerciale;

b) gli espropri delle aree di sedime e la demolizione del manufatto (ex Marina 3) che ostacola la realizzazione delle opere già indicate al punto a) sarebbero state effettuate dall'ANAS per un importo di 689.000,00 euro per espropri, stimato in sede di progettazione esecutiva e, di 155.000,00 euro per la demolizione;

tali opere rientrano inoltre tra quelle indicate nell'intesa sottoscritta lo scorso anno tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Marche;

nel frattempo l'Autorità Portuale ha completato la progettazione del raccordo stradale, i cui lavori rivestono somma urgenza, anche perché solo successivamente potranno seguire quelli relativi al collegamento ferroviario;

infine, visto che l'ANAS ha previsto dal 2000 un finanziamento di circa 56

milioni di euro proprio per la viabilità statale di collegamento stradale tra il porto di Ancona e il casello di Ancona Sud dell'A 14 (Asse attrezzato) e che all'interno di tale finanziamento è allocata la somma di 844.000,00 euro per i lavori di cui trattasi —:

se è a conoscenza dei fatti suesposti e se e quando intenda onorare l'intesa di programma sottoscritta e disporre l'effettivo finanziamento già quantificato in euro 844.000,00 per non ostacolare ulteriormente l'effettuazione dei lavori tanto attesi nella città di Ancona e dagli operatori del settore. (5-02363)

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

in previsione della costruzione della cosiddetta Tangenziale di Fiorenzuola d'Arda (Provincia di Piacenza), gli abitanti del quartiere Molinetto di quel Comune hanno sollevato vibrante proteste in ordine al fatto che il progetto prevederebbe un tracciato in rilevato, anziché a piano di campagna;

in realtà, in più occasioni era stato assicurato dagli Amministratori locali che nella zona sarebbe stato creato un tunnel sotterraneo, al fine di minimizzare l'impatto ambientale e l'inquinamento acustico conseguente alla realizzazione dell'opera;

il tracciato previsto, inoltre, rischia, se così realizzato, di arrecare molestie ad abitazioni preesistenti, quale quelle site in Villa San Luigi, e alle attività di aziende agricole lì operanti —:

se e quali iniziative intenda attivare presso l'Anas affinché la stessa, per quanto possibile e senza compromettere la realizzazione dell'opera in questione, attui le richieste di cui sopra. (5-02371)

Interrogazioni a risposta scritta:

TIDEI e DUCA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere:

se corrispondono al vero le notizie, recentemente pubblicate su alcuni organi di stampa, secondo le quali il signor Giuseppe Bonomi, presidente della Società Eurofly (la compagnia che gestisce voli *charter* ceduti dall'Alitalia ad un gruppo privato) sarebbe lo stesso Giuseppe Bonomi Presidente del Consiglio di amministrazione di Alitalia Spa;

nel caso ciò corrispondesse al vero i medesimi interroganti chiedono ai Ministri competenti se ritengono legittimo e moralmente accettabile che il Presidente della principale compagnia aerea italiana, la cui proprietà prevalentemente è nelle mani del ministero dell'economia e delle finanze, sia anche Presidente di una società privata che può concorrere con la medesima compagnia e quali iniziative i medesimi intendono assumere per rimuovere un evidente quanto deprecabile conflitto di interessi in atto. (4-07467)

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

la legge 23 dicembre 1996, n. 662, Misure di razionalizzazione della finanza pubblica ha previsto all'articolo 44, che il rilascio della concessione edilizia o dell'autorizzazione per opere eseguite su immobili soggetti alle legge 1° giugno 1939, n. 1089, 29 giugno 1939, n. 1497 ed al decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312 convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, nonché in relazione a vincoli imposti da leggi statali e regionali e dagli strumenti urbanistici, a tutela di interessi idrogeologici e delle falde idriche, nonché dei parchi e delle aree protette nazionali e regionali qualora istituiti prima dell'abuso, è subordinata al parere favorevole delle amministrazioni preposte alla tutela del vincolo stesso e qualora tale

parere non venga reso entro centottanta giorni dalla domanda, il richiedente può impugnare il silenzio-rifiuto dell'amministrazione;

l'interpretazione letterale della norma non lascia dubbi in quanto è chiaro che i vincoli devono essere istituiti prima dell'abuso edilizio;

l'intenzione del legislatore, nel proporre la norma citata era quella di prevedere una sanatoria delle opere abusive con versamento di somme al Comune e allo Stato;

alcune interpretazioni date dall'articolo 44 della legge n. 662 appaiono difformi dalla reale intenzione del legislatore e comportano gravi problemi per gli utenti;

è necessario, quindi, chiarire se per le opere eseguite prima dell'imposizione del vincolo e prima dell'approvazione della legge sul condono edilizio è richiesto il parere dell'amministrazione competente —:

se non sia necessario adottare le opportune iniziative per fornire un'interpretazione autentica della norma riportata nella premessa e degli articoli 32 e 33 della legge 28 febbraio 1985, n. 87 in particolare con riguardo alle opere eseguite prima dell'imposizione del vincolo.
(4-07475)

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

i lavori della galleria di base della variante di valico del valore di oltre quattrocentocinquanta milioni di euro sono stati aggiudicati dalla società autostrade al consorzio stabile Risalto (capogruppo Todini) che aveva presentato una offerta anomala;

ancora una volta i lavori vengono discrezionalmente assegnati ad un'impresa con offerta, ad avviso dell'interrogante, troppo bassa;

l'amministratore delegato della Todini, ingegnere Tozzi è stato, in questi giorni, assunto da autostrade con funzione di controllo sui lavori che si eseguiranno —:

chi abbia nominato i membri della commissione verificatrice delle offerte anomale;

se ritenga che la commissione verificatrice delle offerte anomale abbia agito legittimamente e se siano state rispettate le regole della libera concorrenza. (4-07478)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

MOLINARI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

in data 6 maggio 2003 è stata approvata all'unanimità dalla Commissione Difesa della Camera dei Deputati una risoluzione riguardante la concessione di benefici pensionistici per il personale delle forze Armate e del personale di polizia esposto all'amianto per motivi di servizio;

la legge n. 257 del 1992 ha determinato la fine dell'utilizzo dell'amianto con la concessione dei benefici previdenziali solo in favore dei lavoratori delle imprese private;

i Vigili del Fuoco risultano essere stati tal modo esclusi da questi benefici nonostante più di altri per motivi di servizio siano stati esposti al rischio amianto;

incendi, calamità naturali e altre forme di intervento che richiedono l'impegno dei Vigili del Fuoco presentano sempre incognite sulla presenza di materiali in amianto;

è noto che negli automezzi ma anche nelle sedi di servizio erano presenti tute e coperte di amianto;