

immobiliare; l'acquirente risulterebbe la società Enotria S.p.a del gruppo Caltagirone —:

se tutto quanto illustrato risulti conforme a criteri di trasparenza, di oculatezza, di rispetto del buon diritto dei pensionati dell'Istituto Nazionale di Previdenza per i dipendenti, nella ragionevolezza di veder tutelare le proprie risorse senza subire un grave danno;

se non si ritenga censurabile tale « espediente di spostamento » di ricchezza da chi ne è il legittimo e meritevole proprietario a chi può divenirlo con evidenti agevolazioni;

se non si ritenga in conflitto la coincidenza di ruoli tra amministrazione di Sviluppo Italia S.p.A e Fimit;

se le operazioni sopra descritte possano evidenziare il sospetto di danno erariale. (4-08064)

FASANO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

con delibera CIPE n. 59 del 2 agosto 2002, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 244, serie generale del 17 ottobre 2002, l'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato è stato trasformato in società per azioni;

il 20 novembre 2002 è stato nominato il consiglio di amministrazione del predetto ente, composto da nove membri, la cui presidenza è stata affidata al professor Claudio Varrone —:

se risponda al vero che l'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato ha stipulato con la Repfa Bank AG un contratto di finanziamento di euro 395.178.693;

se nel piano di impresa approvato dal Consiglio di amministrazione risultano indicati gli obiettivi che si intendono realizzare con tale consistente liquidità e, nel caso affermativo, quali iniziative si intendono intraprendere;

se è compatibile con gli interessi della società la presenza nel Consiglio di amministrazione del dottor Fabio Bortolazzi e del dottor Silvano Boroli che potrebbero trovarsi in potenziale conflitto di interessi con quelli dell'Istituto, tenuto conto della loro significativa presenza, in qualità di imprenditori in settori di attività economiche analoghe a quelle in cui opera l'Istituto;

se tale situazione sia stata tenuta presente all'atto della loro nomina e quali precauzioni, l'Autorità vigilante nell'ambito della propria competenza, intenda adottare per assicurare la trasparenza della futura attività gestionale della società, in presenza di un tentativo dei suddetti dottori Bortolazzi e Boroli, peraltro non riuscito, di privare il presidente dell'Istituto degli attuali poteri di verifica e di controllo conferitigli dall'azionista. (4-08071)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'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 co-

struzione 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 (erroneamente 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'edificando 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 sgombro 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.

(2-00979) « De Franciscis, Realacci, Boato ».

*Interrogazione a risposta orale:*

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

sono sempre più allarmati i toni della questione del rinnovo della concessione all'Autobrennero e, in Trentino Alto Adige Sudtirolo, circolano notizie allarmanti che mettono a serio rischio la possibilità di risolvere, al di fuori delle aule giudiziarie, i primi due contenziosi avviati dalla società Autobrennero A22 con il Governo. Una partita che, con la probabile apertura di un terzo contenzioso potrebbe portare a far lievitare l'importo a 1.500 milioni di euro;

i quotidiani locali dipingono questo atteggiamento come « Nuovo schiaffo europeo all'Autobrennero » evidenziando la volontà della Società di « ricorrere alla Corte di Giustizia »;

questa situazione appare come una vera e propria presa in giro perpetrata dal Governo, anche a seguito delle dichiarazioni espresse nel corso della campagna elettorale per l'elezione del Consiglio provinciale della Provincia Autonoma di Trento e di quella di Bolzano, dello stesso Ministro Pietro Lunardi che aveva promesso la firma della concessione all'A22 entro ottobre 2003;

viene da chiedersi perché, l'istanza di rinnovo sia stata sottoposta al parere della Commissione europea, solo all'ultimo momento;

viene spontaneo constatare l'evidente volontà del Governo di non ricercare una soluzione extragiudiziale del contenzioso, accettando passivamente il verdetto con-

trario espresso da Bruxelles che, di fatto, andrebbe a vanificare le moltissime rassicurazioni avute anche dallo stesso Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi;

a questo proposito va anche ricordato che, praticamente tutte le altre società autostradali italiane, tra cui « Autostrade SpA », hanno già beneficiato di proroghe tecniche in base alla direttiva Costa-Ciampi, raggiungendo l'obiettivo di sanare le pendenze tra Stato e società autostradali concessionarie senza essere sottoposte al vaglio preventivo della Commissione europea —:

se sia innanzi tutto a conoscenza della grave situazione e dei molti problemi che questa bocciatura significherebbe per la società autostrada del Brennero, considerando le attese degli azionisti dopo anni di accantonamenti di utili milionari;

come intenda rispondere a questa grave situazione nella quale si andrebbe a trovare la società A22 qualora non fosse concessa una proroga della concessione;

quali provvedimenti intenda assumere per fare in modo che sia applicata in modo equanime la direttiva Costa-Ciampi rendendo concreto l'accordo secondo il quale la proroga della concessione di 24 anni porrebbe fine al contenzioso tra A22 e Governo. (3-02860)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

LION, BULGARELLI, ZANELLA, PECORARO SCANIO, BOATO, CIMA, CENTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il 17 ottobre 2003 il sottomarino a propulsione e armamento nucleare Hartford, della Marina degli Stati Uniti si è incagliato nella Secca dei Monaci nella zona dell'arcipelago della Maddalena in Sardegna;

il sottomarino Hartford sarebbe dovuto restare nell'arcipelago maddalenino per circa sei mesi, ma a causa dei danni subiti sarà invece, costretto a fare rientro a Norfolk, in Virginia, per essere riparato;

non è la prima volta che si verificano incidenti del genere nell'area il 22 settembre 1977 il sottomarino d' attacco « Ray » della IV flotta Usa aveva urtato il fondale, presumibilmente nella zona di Capo Teulada, durante una esercitazione nella stessa secca si era incagliato la notte dell'11 settembre scorso il traghetto Moby Magic, con gli 85 passeggeri e l'equipaggio che erano stati soccorsi e portati in salvo a Olbia e Golfo Aranci da motovedette della Guardia Costiera e da un rimorchiatore;

non è dato conoscere il numero di sottomarini nucleari che transitano in un zona paesagisticamente pregiata e di incalcolabile valore ambientale, vicina ad un area sottoposta a vincolo per la presenza del Parco Nazionale della Maddalena;

l'ARPA della Sardegna è stata costituita da pochissimo e non è ancora in grado di fare fronte ad emergenze del genere —:

se e quando il Governo sia stato informato dell'incidente dalle autorità militari statunitensi;

quali sistemi di controllo ci siano nell'area interessata per monitorare la situazione e verificare che non vi siano pericoli;

quali sistemi di prevenzione e di sicurezza esistano o sono stati predisposti per i cittadini dell'area interessata;

se esista un piano di emergenza ed evacuazione in caso di incidenti del genere con rischio di fuoriuscita di materiale radioattivo;

se non si ritenga incompatibile la presenza di sommergibili nucleari vicino ad un Parco Nazionale;

se il Governo non ritenga opportuno chiedere al Governo degli Stati Uniti un

risarcimento per gli eventuali danni ambientali causati da quest'incidente, evidentemente accaduto per colpa, vista la rimozione del comandante del sottomarino.  
(4-08051)

BRIGUGLIO, PEZZELLA, PAOLONE, GIULIO CONTI, ARRIGHI, CIRIELLI, VILANI MIGLIETTA, BELLOTTI, MESSA e LEO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che le Ferrovie dello Stato per il tramite della società R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) hanno redatto il progetto del raddoppio ferroviario Giampileri-Fiumefreddo, che — come evidenzia una relazione dell'ufficio tecnico della provincia regionale di Messina - si muove parallelamente alla linea di costa, per lo più in galleria, ed affianca l'esistente autostrada in esterno esclusivamente in corrispondenza del confine tra il comune di Scaletta Zanclea e il comune di Itala;

i tratti non in galleria sono quelli corrispondenti alle vallate dei torrenti che « a pettine » scorrono verso il mare Jonio. Dette vallate sono di fatto le uniche aree per lo più destinate ad insediamenti abitativi, produttivi e servizi dei comuni costieri;

i comuni interessati dalle interferenze del tracciato ferroviario con le suddette aree, hanno avanzato proposte di spostamento del tracciato a monte;

a seguito di riunioni con le amministrazioni comunali, la provincia regionale di Messina, coordinando le varie richieste, ha proposto un'ipotesi di tracciato alternativo a quello di progetto preliminare, del quale sono state redatte planimetrie sintetiche e un profilo longitudinale di massima;

il tracciato è stato variato per circa il 40 per cento del percorso ricadente nella provincia di Messina, spostando a monte la traccia planimetrica di progetto;

in particolare nelle modifiche apportate al tracciato sono state prese in considerazione le indicazioni sotto riportate;

il comune di Taormina non ha sollevato rilievi al tracciato ferroviario, ma ha chiesto di rivedere, alla luce di osservazioni di carattere estetico-ambientale, la lunghezza delle campate di ponte nei tratti di ferrovia in superficie. Si propone pertanto l'estensione della luce delle campate dagli attuali 20 m. a 40 m o maggiore, utilizzando eventualmente travi a conci prefabbricati;

il comune di Letojanni ha evidenziato la presenza di un complesso edilizio non rilevato nella planimetria, proprio al di sotto del viadotto in corrispondenza del torrente. È stato proposto lo spostamento del tracciato a monte di circa 100 m; il comune di Savoca, ha trasmesso una delibera adottata dal consiglio comunale, con cui chiede lo spostamento della linea ferroviaria a monte delle contrade Rina e Contura, evidenziando che l'attuale linea ferroviaria si innalzerebbe su una zona densamente edificata della frazione Mortella, ricadrebbe a ridosso del centro polispportivo S. Francesco di Paola e inoltre influenzerebbe negativamente lo sviluppo edilizio futuro della zona a causa delle rilevanti fasce di rispetto di pertinenza della ferrovia;

il comune di Furci Siculo ha evidenziato l'interferenza con il centro abitato di Grotte nonché con la presenza di un complesso architettonico ad alta valenza culturale nella stessa frazione;

il comune di S. Teresa di Riva, per lo stesso tratto ha rilevato le interferenze con gli abitati delle frazioni S. Gaetano e Quartello;

i comuni suddetti hanno richiesto lo spostamento a monte del tracciato di 500 m; Il comune di Pagliara ha rilevato perplessità circa l'ubicazione della stazione di pompaggio ricadente nel proprio territorio;

il comune di Alì Terme, ha evidenziato che il tracciato lambisce il proprio

centro abitato, con grave pregiudizio per il futuro sviluppo socio-economico in quanto rende inutilizzabili le aree pianeggianti previste nel P.R.G. come zone ad espansione residenziale, produttiva e commerciale. In particolare non sarebbe più attuabile il piano urbanistico esecutivo in contrada « Mastroguglielmo » e in contrada « Saitta », inoltre interferendo con l'impianto di potabilizzazione sito in contrada Saitta e probabilmente con le falde delle acque termali;

la provincia ha ipotizzato per detto comune un tracciato più a monte di circa 400 m nella parte più distante dal progetto RFI, che è compatibile con l'andamento pianoaltimetrico generale e consente la realizzazione di un breve tratto su viadotto che interrompe le due gallerie concorrenti. Comunque anche in detta ipotesi occorre verificare l'eventuale interferenza con le falde di cui sopra;

a causa dello spostamento a monte del tracciato nel territorio di Alì Terme, la tratta ferroviaria viene traslata di circa 70 ml, rispetto al progetto RFI, anche in corrispondenza della stazione di Nizza di Sicilia che, pur mantenendo invariata l'ubicazione, dovrà soltanto essere planimetricamente riorganizzata;

il comune di Itala ha evidenziato che con il viadotto ferroviario verrebbe occupata l'unica area del suo territorio adatta ad un possibile sviluppo edilizio-artigianale della frazione Itala Marina, cui il centro abitato è contiguo. È stato quindi proposto, per liberare quest'area, uno spostamento del tracciato di circa 300 metri più a monte;

tutte le proposte sopra illustrate delle amministrazioni interessate, recepite con modifiche dalla provincia regionale di Messina, sono dirette ad evitare gravi pregiudizi allo sviluppo economico e territoriale di un territorio a forte ragione turistica, peraltro già penalizzato dall'ubicazione scelta a suo tempo per l'autostrada Messina-Catania —:

se intenda assumere le iniziative e i provvedimenti necessari perché le Ferrovie

dello Stato spostino il tracciato ferroviario recependo le indicazioni alternative dei comuni interessati e della provincia regionale di Messina. (4-08053)

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

nel corso del 2003 si è verificato un aumento del 35 per cento delle tariffe sulla rete autostradale gestita dalla società « Strada dei Parchi » che ha causato serie difficoltà a tutti gli autotrasportatori che non hanno la possibilità di adeguare i contratti in corso di esecuzione, pena la rescissione dei medesimi;

tutto ciò non solo ha reso più gravosi i margini di esecuzione e di operatività dei rapporti negoziali ma, allo stato, tali aumenti appaiono del tutto inspiegabili considerato che l'inflazione su base annua, rilevata sui dati ISTAT, è pari al 2,8 per cento —:

quali misure, nell'ambito delle proprie competenze, intenda adottare al fine di contenere l'inspiegabile aumento registrato entro limiti ragionevoli e comunque non superiori al tasso di inflazione corrente, come da preciso impegno assunto dal Governo nell'ambito del « Patto per l'Italia ». (4-08054)

**NESI.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il Paese è rimasto profondamente colpito dal gravissimo incidente avvenuto a Genova nel corso dei lavori alla Darsena, che ha provocato 1 morto e 4 feriti;

tale incidente ha messo in evidenza una serie di problemi connessi:

al sistema di costruzione delle opere pubbliche;

alla sicurezza dei lavoratori edili;

alla natura dei contratti di lavoro tra gli stessi lavoratori edili e le imprese;

il sistema di costruzione delle opere pubbliche, risulta ancora e sempre maggiormente formato da una fitta rete di appalti e subappalti, metodo che si è accentuato in questi ultimi anni per la liberalizzazione di questi istituti in seguito al superamento della legge antimafia del 1990, che vincolava il subappalto entro certi limiti;

la sicurezza dei lavoratori edili è resa sempre più precaria, come dimostra la lunga catena di incidenti mortali che danno al nostro Paese il vergognoso primato in Europa di morti sul lavoro;

il rapporto tra i lavoratori e le imprese subappaltatrici è sempre maggiormente connotato dalla esistenza di un numero crescente di lavoratori in nero, fenomeno che ormai costituisce una piaga specifica del nostro Paese —:

quali iniziative il Governo intenda adottare per:

a) per riesaminare l'intera struttura del sistema degli appalti e dei subappalti;

b) per verificare l'applicazione delle norme esistenti sulla prevenzione e la sicurezza del lavoro edile;

c) per affrontare il problema del lavoro nero in edilizia. (4-08057)

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

negli ultimi giorni lungo la strada statale 251 della Valcellina — Val di Zoldo sono emerse alcune gravissime lacune tecniche, dovute alla scarsa manutenzione effettuata negli anni su questa infrastruttura viaria ma anche ad atti vandalici e all'usura del tempo;

in particolar modo occorre rimediare senza indugio alcuno ai danni provocati dai teppisti negli imbocchi della galleria

che unisce i territori comunali di Montereale Valcellina e di Andreis, in provincia di Pordenone;

in questo caso specifico i vandali hanno divelto e rese inutilizzabili le sbarre di sicurezza che dovrebbero calarsi automaticamente in occasione di incidenti stradali all'interno del tunnel;

senza tali dispositivi, il bilancio di un eventuale sinistro all'interno del traforo potrebbe essere tragicamente aggravato dal sopraggiungere di ulteriori veicoli;

in comune di Barcis, poco prima del « ponte di mezzo canale » si deve, poi, provvedere alla sostituzione dei *guardrail* in quanto quelli attualmente installati risultano troppo datati e usurati per reggere ad un'eventuale collisione con un veicolo in corsa;

sempre per quanto concerne le protezioni laterali presenti in svariati tratti della 251, si evidenzia che spesso si tratta di *guardrail* non più a norma e di proporzioni eccessivamente basse;

un terzo motivo di disagio che necessita di un immediato interessamento di questo ministero e, di riflesso, dell'Anas è quello che si riscontra salendo lungo la stessa 251 in direzione del comune di Claut;

nel caso appena segnalato, prima della biforcazione per Cimolais e Erto e Casso, la carreggiata lamenta evidenti segni di cedimento lungo i muri di contenimento della massicciata laterale;

tali opere, realizzate decenni fa, sono vistosamente coperte di crepe e minacciano di crollare in più punti;

è, del resto, notorio che le tre situazioni in questione rappresentano solo le incombenze più urgenti che devono essere risolte su questo asse viario di primaria importanza, trattandosi dell'unica strada che consente un rapido accesso alla provincia di Belluno salendo dall'Alto pordenonese —

se non ritenga impellente richiamare all'attenzione dell'Anas, della provincia di Pordenone e della regione Friuli Venezia Giulia i tre casi di degrado strutturale suesposti, anche nell'intento di scongiurare tragedie della strada quanto mai annunciate. (4-08058)

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

secondo quanto diffuso da notizie di agenzia di stampa risulta che nella mattinata del 13 novembre 2003 una troupe della sede Rai di Viterbo, impegnata in un servizio sul trasporto pendolare, sia stata costretta a scendere da un treno benché in possesso di regolari titoli di viaggio;

il fatto sarebbe avvenuto nei pressi della stazione ferroviaria di Vetralla, lungo la tratta ferroviaria Roma-Viterbo e la decisione di far scendere i passeggeri dipendenti Rai sarebbe stata adottata dal capotreno —:

se non ritenga opportuno intervenire tempestivamente presso l'azienda Trenitalia affinché si conoscano le motivazioni che abbiano indotto il capotreno a far scendere dal convoglio la troupe televisiva del servizio pubblico, per di più in possesso di regolari titoli di viaggio. (4-08067)

\* \* \*

INTERNO

*Interpellanze:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro della giustizia, per sapere — premesso che:

la sera di venerdì 7 novembre 2003, a Sanremo (Imperia), nella zona di piazza Eroi Sanremesi, un gruppo di militanti della Lega Nord, guidato da un alto esponente del partito, ha organizzato una spe-