

nibilità all'eventuale acquisizione degli immobili di loro pertinenza —:

in base a quali criteri l'Agenzia del Demanio è stata autorizzata a vendere in blocco e a trattativa privata, anziché a mezzo di gara pubblica, gli immobili di proprietà dello Stato, senza neanche aver previsto una clausola di salvaguardia per coloro che attualmente usufruiscono degli alloggi in concessione, a loro riservati in quanto ex dipendenti delle Saline di Stato;

quali provvedimenti il Ministro competente ritenga, a questo punto, di adottare per tutelare queste persone, molte delle quali con scarse disponibilità economiche, consentendo eventualmente loro di continuare ad usufruire degli alloggi per un periodo di minimo due anni, rinnovabile;

se sia a conoscenza del ricavato dalla cartolarizzazione dei beni ceduti a trattativa privata alla Fintecna S.p.a. (4-09136)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

TRANTINO, COLA, FRAGALÀ e GIRONDA VERALDI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

appare gravissimo e puntuale il rilievo contenuto nel libro dell'ex parlamentare avvocato Mauro Mellini « Processo al Capomandamento », secondo cui, l'omicidio di Giuseppe Mallia, avvenuto nel novembre 1993 in provincia di Agrigento, (omicidio determinato dal fatto che la vittima, padre di Gaspare Mallia, assassinato nel luglio dello stesso anno, si era in precedenza, a fronte di vari tentativi di assassinare il figlio ad essi fortunatamente scampato, adoperato per implorare la « grazia » mafiosa nei confronti di questi e, dopo che, invece, l'omicidio era stato consumato, avrebbe espresso il proposito di raccontare ai Carabinieri quanto sapeva), non avrebbe dato luogo, benché due pentiti si fossero accusati del crimine espo-

nandone tale causale ed indicando gli altri responsabili, ad alcun procedimento, neppure contro i rei confessi (utilizzati come collaboratori di giustizia nel processo Akragas, tra l'altro, per l'uccisione di Gaspare Mallia ad essa connesso);

nel libro sopra indicato l'autore formula l'ipotesi che, dai primi accertamenti effettuati dopo l'assassinio di Giuseppe Mallia, intervenuto quattro anni prima delle rivelazioni dei pentiti sull'uccisione del figlio (ritenute attendibili, malgrado gravi contraddizioni, in due gradi di giudizio), possano essere risultati elementi non portati a conoscenza dei giudici e dei difensori essendo rimasto tale episodio criminoso fuori del processo e di quelli successivamente iniziati, che avrebbero potuto risultare in contrasto con le affermazioni dei pentiti sull'omicidio di Gaspare Mallia e ciò soprattutto perché gli interventi del padre a quanto risulta per tale motivo poi ucciso, sarebbero stati tutt'altro che segreti, così che avrebbero potuto cadere sotto l'attenzione degli inquirenti subito dopo l'assassinio —:

quali considerazioni suggerisce tale episodio circa la reale osservanza del principio dell'obbligatorietà dell'azione penale così strenuamente sostenuto e proclamato, e quali iniziative, in concreto, intenda adottare per onorare i principi fondamentali reclamati dalla legge, e per accertare eventuali inerzie e conseguenti responsabilità, al fine primario della credibilità della giustizia e del rispetto degli innocenti, umiliati dalla evitabile fortuna dei colpevoli. (4-09126)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

è stata confermata dagli enti locali interessati la notizia che a far data da

dicembre 2003 il titolare del progetto e realizzazione dello stesso passante del nodo di Firenze per l'AV/AC non sarà più Tav ma la società RFI delle FS;

non sono ancora chiare le motivazioni di tale scelta poiché Tav rimane titolare dei progetti degli altri importanti nodi AV/AC (Napoli, Bologna, eccetera) e quindi non appare convincente la motivazione che vi sarebbe un particolare interesse all'interoperabilità di tale progetto alla rete FS, poiché lo stesso problema, si porrebbe negli altri nodi;

a fine dicembre si è realizzata la conferenza dei Servizi sul nodo di Firenze che ha approvato il progetto di nodo e di stazione, rimanendo ancora esclusa al momento la sola approvazione del cosiddetto imbocco nord, e che questo risultato si è conseguito a seguito di accordi realizzati nel corso del tempo da diversi e numerosi enti che hanno tutti dato il loro consenso grazie ad una complessa trattativa di cui Tav è stata la garante —:

quali siano state le reali motivazioni che hanno spinto a questa scelta di sostituzione in corso d'opera dell'interlocutore degli enti locali, scelta che a parere degli interpellanti rischia di allungare ulteriormente i tempi di realizzazione del nodo di Firenze, come minimo per il necessario tempo di passaggio di consegne, nel quadro di ricorrenti richieste di revisione di progetti già approvati e di rimessa in discussione di opere vicine alla cantierizzazione e già in parte cantierate per le opere propedeutiche alla realizzazione del passaggio dell'alta velocità a Firenze e per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria sotterranea;

quali iniziative si intendano adottare affinché vengano rispettati gli impegni assunti in relazione ai contenuti ed ai tempi di realizzazione fin qui sottoscritti.

(2-01089) « Bellini, Battaglia, Bielli, Borrelli, Buffo, Carli, Cordoni, Crucianelli, Filippeschi, Fluvi, Franci, Magnolfi, Raffaella Mariani, Mussi, Bova, Calzo-

laio, Cialente, Crisci, Dameri, Innocenti, Lulli, Maran, Mariotti, Nannicini, Nieddu, Pennacchi, Raffaldini, Spini, Susini, Michele Ventura, Vigni ».

Interrogazione a risposta orale:

BURTONE, ENZO BIANCO, FINOCCHIARO e REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 11 novembre 2003 è stato pubblicato sul giornale *La Sicilia* l'avviso al pubblico per la « richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale e autorizzazione ambientale integrata », per un « Progetto di centrale termoelettrica alimentata a carbone della potenza di circa 320 MW e sita nel comune di Catania e relative opere complementari »; prima di poter analizzare le refluenze ambientali che determinerebbero la nascita di un tale opificio in un'area come quella scelta, è opportuno fare delle valutazioni;

tutti gli strumenti di programmazione citati nelle documentazioni per la richiesta di VIA erano al momento della stesura dello studio inesistenti o incompleti;

il consumo previsto di carbone, al carico nominale, sarà di circa 97 ton/h di cui le ceneri saranno il 15 per cento del combustibile adoperato;

il traffico dovuto al trasporto del carbone dal porto alla centrale è stimabile in circa 110 autocarri al giorno a cui bisogna aggiungere gli autocarri che transporteranno le ceneri in « discariche »;

la centrale sarà dotata di un camino dell'altezza di 100 metri rispetto al piano di campagna;

le ceneri prodotte saranno 450/ton/giorno, che andranno smaltite in discarica per rifiuti speciali che, a differenza di quanto dichiarato dalla SEI Srl dovranno andare necessariamente in discarica per

rifiuti speciali, non potendo essere riutilizzati dalle cementerie perché provenienti da centrali a letto fluido;

nessuna centrale termoelettrica siciliana è stata nel frattempo dismessa e anzi la legge 290 del 27 ottobre 2003 prolunga la permanenza in servizio delle esistenti centrali;

una centrale a carbone delle dimensioni previste a Catania dovrebbe produrre circa 3.000 t/a di anidride solforosa, 1.700.000 t/a di anidride carbonica, 1000 t/a di ossidi di azoto, 600 t/a di ossido di zolfo, 300 t/a di polveri;

il sito per la realizzazione della centrale è posto a poca distanza dalle zone umide e dal sistema dunale costiero del tratto terminale del fiume Simeto, protette dalla riserva naturale « Oasi del Simeto » nonché dal sito di importanza comunitaria e dalla Zona di protezione speciale « Foce del fiume Simeto e lago Gornalunga »;

il porto di Catania è adeguato per l'ormeggio delle carboniere, lo scarico e lo stoccaggio del carbone;

eventuali, ipotetici, adeguamenti delle strutture portuali comporterebbero opere estremamente complesse, costose, ad elevato impatto ambientale e la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale;

tali opere e funzioni appaiono tra l'altro incompatibili con la vocazione caratteristica e turistica del porto di Catania e comporterebbe danni all'attività peschereccia. La struttura del porto di Catania appare comunque difficilmente espansibile e la nuova funzione di polo carborifero si porrebbe in concorrenza con le altre funzioni portuali, già oggi in stato di sofferenza per mancanza di spazi;

la Sicilia è una regione già da anni commissariata per l'emergenza rifiuti e che non dispone di strutture di smaltimento adeguate a trattare quanto già attualmente si produce, in modo particolare come rifiuti speciali;

allo stato attuale risultano installati ed in esercizio nella provincia di Siracusa,

a distanza di 20/30 chilometri di Pantano d'Arci, numerosi impianti di generazione per complessivi 2.419 MW. La provincia di Siracusa, dunque, produce energia elettrica bastante per l'intera regione e pertanto l'impianto proposto è assolutamente superfluo ed inutile sotto il profilo strategico. I dati sui consumi del 2001 forniti dal GRTN non giustificano alcuna ipotesi di incremento della domande né, tantomeno, l'esigenza di impianti di generazione che utilizzino fonti fossili;

in ogni caso la sintesi non tecnica proposta dalla SEI Srl non prende in considerazione alcuni aspetti, secondo l'interrogante, fondamentali per una seria valutazione d'impatto ambientale;

non viene indicato il tipo di carbone che verrà utilizzato e quindi non si possono conoscere le relative emissioni e le caratteristiche delle relative ceneri;

non vengono date indicazioni sulle modalità di stoccaggio e presidi contro il sollevamento della polvere del carbone e sul destino delle acque provenienti dai cumuli sia al porto che in centrale rispetto l'abitato di Catania;

non viene in alcun modo preso in considerazione l'impatto sul sito delle acque di raffreddamento sia come quantità prelevata, che come quantità e qualità scaricata;

manca qualsiasi accenno alle problematiche geologiche;

manca un approfondito studio epidemiologico;

non si rispetta la filosofia del decreto Ronchi per il riutilizzo delle ceneri, che non necessariamente hanno come sbocco le cementerie;

non vengono date indicazioni sulle modalità di stoccaggio e presidi contro il sollevamento delle ceneri;

non vengono date notizie sui sistemi abbattimento dell'SO₂ e sull'eventuale produzione e destino di gessi derivante, ci

troviamo in un sito in cui notevole è la presenza di SO₂ per la vicinanza dell'Etna e dalla zona industriale di Augusta;

l'intervento, ad avviso dell'interrogante, non risponde ad alcun criterio di strategicità ma anzi si inserisce nell'attuale quadro di sovrapproduzione di energia elettrica in Sicilia. Tale sovrapproduzione non è neppure funzionale a colmare le presunte carenze nazionali poiché l'esportazione di energia elettrica verso il continente trova un limite invalicabile nella incapacità dell'elettrodotto sottomarino Sicilia-Caloria e ancor prima delle scelte economiche dei gestori di rete;

dagli ultimi dati forniti dal gestore della Rete elettrica nazionale GRTN e relativi all'anno 2001, risulta che la Sicilia dispone di una potenza efficiente natta di 5.004,7 MW, impiega solo 2.700 MW e consuma 20.062,4 GWh esportando soltanto 3.363,1 GWh (il 16,8 per cento della sua produzione);

la centrale a carbone andrebbe ad incidere su aree a forte sviluppo turistico, come quelle già interessate dal patto territoriale Catania Sud, compromettendo investimenti cospicui che hanno utilizzato risorse comunitarie e nazionali. Le alterazioni della qualità dell'aria, la presenza di polveri e metalli pesanti, le forti emissioni visibili a chilometri di distanza comprometterebbero l'immagine della stazione balneare della Playa di Catania e di quella di Agnone;

i consumi idrici sono incompatibili con la già forte carenza di risorse lamentata dagli insediamenti industriali dell'area e non appaiono ammissibili ulteriori prelievi dal fiume Simeto o dalla falda, per le gravi conseguenze ambientali che ne deriverebbero. Nel decreto VIA rilasciato il 6 ottobre 2003 per l'interporto di Catania si afferma che «tutta la piana è interessata da continue e spesso non regolate attività di emungimento dalla falda, soprattutto da usi irrigui, con conseguente sovrasfruttamento della stessa e con ulteriori fenomeni degenerativi quale, tra gli altri, la salinizzazione dovuta all'intrusione di ac-

qua marina e che pertanto la regione Sicilia sta predisponendo interventi di salvaguardia e ricarica degli acquiferi»;

le emissioni provocate dalla centrale e le mutazioni indotte al microclima della zona avrebbero conseguenze gravi per le colture agricole della piana di Catania e per quelle agrumicole del triangolo Lentini-Carlentini-Francoforte; si tratta di attività agricole che in ampia parte utilizzano metodi di cultura biologica e che producono anche prodotti DOP;

non è stata indicata alcuna credibile alternativa al progetto e, soprattutto non si è evidenziata la convenienza sotto l'aspetto economico, strategico, ambientale e sanitario dell'opzione zero;

è da sottolineare quella che, ad avviso dell'interrogante, è la grave e totale assenza della regione siciliana che, per quel che riguarda le problematiche energetiche, ha competenza speciale e nel caso specifico sembra essere stata commissariata dal Ministero alle attività produttive al quale è stata avanzata la richiesta di autorizzazione unica alla costruzione ed esercizio dell'impianto, di cui alla legge 9 aprile 2002, n. 55 —:

quali siano, alla luce di quanto sopra esposto, le valutazioni del Governo in merito alla compatibilità dell'intervento con il sito prescelto. (3-03121)

Interrogazione a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

risulta dalla denuncia degli organi di stampa e delle associazioni dei disabili, a livello nazionale ed europeo, che la compagnia aerea Air One mantiene tra le proprie disposizioni interne una direttiva gravemente discriminatoria che impedi-

rebbe ai disabili di viaggiare sugli aeromobili di detta compagnia nei primi voli previsti nella mattinata;

difatti, in questi giorni, è stata negata la possibilità di prendere il volo da Alghero a Milano delle ore 6,30 a una bambina gravata da un handicap che la costringe all'utilizzo di una sedia a rotelle, motivando il diniego con l'esistenza della citata disposizione interna all'azienda che prevederebbe l'esclusione di « animali, merci e disabili » dai primi voli della giornata per rendere più veloce e comoda la ripartenza dell'aereo nel tragitto di ritorno, essendo considerata la carrozzella un « carico speciale »;

peraltro, la bambina doveva recarsi a Milano con la madre per una urgente visita medica, prenotata in precedenza ad un orario specifico, ovviamente senza conoscere né immaginare l'esistenza di tale assurda limitazione;

il fatto ha suscitato la giusta indignazione dei familiari della bambina e dei responsabili nazionali di alcune associazioni a tutela dei diritti dei disabili, tra cui l'Associazione Bambini Cerebrolesi, che hanno chiesto l'intervento delle istituzioni regionali e nazionali perché venga rimossa tale norma interna odiosamente discriminatoria verso i portatori di handicap, equiparati alle merci e agli animali quanto a « ingombro » e a « attenzioni » di cui necessitano nel trasporto;

tale direttiva interna dell'Air One, datata 25 ottobre 2003, è in palese contraddizione, oltre che al senso comune e alla morale, ai « Principi sull'erogazione dei servizi pubblici » (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 gennaio 1994) che esplicitamente richiamano il dovere dell'eguaglianza nella fornitura dei servizi a tutti i cittadini, condannano ogni tipo di discriminazione e impongono ai soggetti erogatori di « adottare le iniziative necessarie per adeguare le modalità di prestazione del servizio alle esigenze degli utenti portatori di handicap » —:

se il Governo condivida la stigmatizzazione dell'episodio, ritenendolo fortemente lesivo dei diritti dei cittadini disabili e in contrasto con il principio di uguaglianza e, conseguentemente, quali azioni intenda intraprendere perché venga rimosso ogni ostacolo di carattere tecnico o regolamentare all'accesso da parte di tutti i cittadini agli stessi servizi e in particolare perché venga immediatamente eliminata ogni disposizione discriminatoria in tema di trasporto aereo dei passeggeri disabili. (5-02925)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il 28 febbraio 2004, dalle ore 10 alle ore 23 circa l'interrogante si trovava in auto con la famiglia lungo il tratto Firenze-Bologna-Modena dell'autostrada Roma-Milano ed ha constatato di persona quanto è avvenuto e in quali condizioni di totale carenza di servizi, e di drammatica indifferenza degli Enti responsabili e del personale addetto, ci si è trovati e, purtroppo, siamo stati lasciati per ore ed ore, nella gelida giornata, con neve abbondante in strada, e privi di ogni informazione;

il blocco delle auto, ai fini di controllare la presenza a bordo delle catene, ha provocato il formarsi di una lunghissima fila di autoveicoli, che si è immediatamente trasformata in una muraglia metallica che ha impedito qualsiasi movimento, costringendoci a rimanere rinchiusi nell'abitacolo, senza prospettiva di cosa sarebbe poi accaduto;

l'autorizzazione ai mezzi pesanti ed agli articolati sprovvisti di catene, di andare oltre, ha causato non pochi incidenti, tra cui soprattutto l'attraversamento della strada, impedendo ogni possibilità di movimento, creando tra autoveicoli e mezzi pesanti una rete ad incastro, che ha pa-

ralizzato l'autostrada senza vie d'uscita, perché si era provveduto a chiudere qualsiasi sbocco laterale;

le decine di migliaia di persone intrappolate in autostrada sono rimaste vittime della mancanza di notizie e di ogni assistenza, che nessuno aveva anticipatamente programmato, nonostante l'allarme Meteo trasmesso dalla Protezione Civile;

peggiori si sono dimostrate le condizioni di quanti hanno dovuto sostare sotto le gallerie, costretti dalle necessità fisiologiche a prodursi in pubblico, privi di ogni possibile riservatezza;

la situazione che si è presentata ai miei occhi era quella di un paese in disfacimento, impreparato ad affrontare i pericoli di una grave emergenza, nell'arteria principale del sistema viario nazionale, con gli organi preposti scoordinati tra di loro e i dipendenti deresponsabilizzati, incapaci cioè di organizzare un pronto intervento mirato a risolvere i problemi che abitualmente si presentano nell'area appenninica, la Tosco-Emiliana;

quanto accaduto il 28-29 febbraio nel tratto autostradale Firenze-Bologna-Modena è secondo l'interrogante un segnale inquietante del decadimento del senso di responsabilità che deve animare la condotta dei servitori dello Stato e degli Enti che sono istituzionalmente preposti a garantire gli obiettivi e i servizi stabiliti dalla legge;

secondo l'interrogante la diseducativa tendenza in auge con il Governo Berlusconi, quella cioè di non rispettare le leggi, provvedendo a condonare i reati e, quindi, mortificando l'onestà del cittadino corretto, sta provocando una diffusa deresponsabilizzazione —;

quali siano i motivi per i quali la Società Autostrade, l'ANAS, la Polstrada, le Prefetture e gli uffici periferici della Protezione Civile non abbiano preso sul serio — come ha dichiarato il dottor Bertolaso — l'allarme Meteo che riservava preoccupanti previsioni proprio all'area appenninica Tosco-Emiliana e, quindi, ac-

certate le responsabilità, attraverso una indagine amministrativa, se non ritenga che si debbano adottare i provvedimenti dovuti, senza escludere la rimozione dagli incarichi;

quali siano i motivi per cui la Polstrada, in servizio sul tratto Firenze-Bologna, ha ordinato il traffico pesante e leggero con disposizioni che si sono rivelate confuse, contraddittorie e causa di ulteriore peggioramento della situazione in strada, con l'immobilizzo di tutti i veicoli per molte ore e l'imprigionamento dei passeggeri;

perché nessuno si è preoccupato di organizzare un servizio di staffetta per dare informazioni e per distribuire acqua, the, caffè e per rifornire di combustibile chi lo avesse esaurito, per attivare il riscaldamento. (5-02926)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nei documenti della programmazione nazionale, con riferimento al settore dei trasporti ed al potenziamento del sistema aeroportuale italiano, è stata sempre prevista, per anni, la realizzazione di una infrastruttura aeroportuale nella Sicilia Centro-Meridionale, in una località che è stata individuata negli ultimi tempi, secondo precisi studi di fattibilità, nel territorio di « Racalmuto »;

in base a due delibere del CIPE, la delibera n. 70/98 e la delibera n. 106/99 veniva finanziato uno studio di fattibilità per la realizzazione di tale infrastruttura aeroportuale. I risultati di tale studio sono stati considerati dalla Regione Sicilia, nel Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità approvato nel giugno del 2002, punto n. 9.1.4 (Sistema Aeroportuale), come la condizione indispensabile per la realizzazione del suddetto aeroporto, riguardo al quale la Regione Sicilia si è riservata di attivare per la sua realizzazione (Tab. D)

la somma di euro 40.000.000,00. Lo stesso P.O.R. Sicilia per il periodo 2000/2006, nella misura n. 6.1.4 relativa alla creazione di Poli aeroportuali conferma tale impostazione data fin dall'inizio dalla Regione Sicilia alla realizzazione di detta infrastruttura. Un ulteriore documento, il complemento di programmazione del P.O.R. Sicilia 2000/2006, convalida quanto affermato e deciso dal P.O.R. Sicilia;

un ulteriore conferma favorevole alla realizzazione della suddetta opera infrastrutturale è emersa con chiarezza nell'Accordo di Programma Quadro per il trasporto aereo sottoscritto il 5 novembre 2001 dal Ministero dell'Economia, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dalla Regione Sicilia e dall'E.N.A.C. . Anche in tale Accordo di programma si subordina la realizzazione dell'aeroporto di « Racalmuto » agli eventuali esiti favorevoli dello studio di fattibilità finanziato in base alla suddetta delibera del CIPE n. 106/99;

lo studio di fattibilità per la realizzazione dell'aeroporto della Sicilia Centro-Meridionale è stato completato, ad opera delle società di progettazione incaricate e con il concorso degli Enti Pubblici locali a cominciare dalla Camera di Commercio competente per il territorio già nello stesso anno 2001 e presentato anche in occasione della Conferenza dei Servizi svoltasi per iniziativa della Regione Sicilia il 14 febbraio 2001;

nonostante gli impegni assunti dalla Regione Sicilia, gli esiti positivi del progetto, i finanziamenti pubblici che hanno consentito la realizzazione dello studio di fattibilità, vale a dire nonostante la presenza di tutti gli elementi favorevoli alla costruzione dell'aeroporto di « Racalmuto », l'iniziativa per procedere oltre per la costruzione di tale infrastruttura non è stata ancora inserita definitivamente nell'Accordo di Programma Quadro, con una omissione che è difficilmente comprensibile e pienamente contraddittoria rispetto agli impegni concreti delineati da tempo sia dagli organi nazionali che da quelli regionali e locali —:

quale sia l'orientamento del Governo in ordine alla realizzazione della infrastruttura aeroportuale della Sicilia Centro-Meridionale, aeroporto di « Racalmuto », e quali iniziative il Governo intende assumere per ovviare ai ritardi che si stanno accumulando nell'avvio della costruzione di tale opera sia nei confronti della Regione Sicilia, sia nei confronti degli altri Enti Locali partecipi della programmazione nazionale e regionale, con riferimento al settore dei trasporti;

quale posizione il Governo intende assumere, in termini di diniego oppure di conferma, delle recenti affermazioni fatte dal presidente dell'E.N.A.C. secondo il quale la costruzione dell'aeroporto di « Racalmuto » non è attualmente in progetto. (4-09115)

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

il reiterato aumento delle tariffe dei pedaggi contribuisce in misura considerevole a far sì che i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudano ogni anno con profitti rilevanti, come testimoniato da più fonti di stampa;

l'autostrada Torino-Savona, controllata dalla Società Autostrade S.p.A., ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del +6,2 per cento nell'anno 2000, del +6,7 per cento nell'anno 2001 e del +6,7 per cento nell'anno 2002, +6,93 per cento per l'anno 2003, addirittura 6,92 per l'anno 2004;

il motivo di detti aumenti risiede nella formula matematica che regola il complesso sistema del *Price cap*, ed in particolare nella decisione, riportata nell'Allegato B, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X) che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le varia-

zioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di -5;

come riporta testualmente la sopracitata Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona il valore aritmetico di -5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-bis/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Società Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque

anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cap*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza —:

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *price cap* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

se ritenga di fornire lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dall'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 dell'11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (4-09120)

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

con decreto del 19 marzo 2003 Prot n. 5968 l'ANAS (all. A), approva il progetto esecutivo dei lavori « ammodernamento ed ampliamento a tre corsie dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno, nel tratto compreso tra le progr.ve Km. 5+690 e 10+525 e di realizzazione del nuovo svincolo di Portici-Ercolano ». Le opere di cui trattasi sono dichiarate di pubblica utilità nonché urgenti ed indifferibili ai sensi e per gli effetti dell'articolo 11 della legge 24 luglio 1961, n. 729;

il primo progetto che dal 1989 ha concluso la prima fase approvativa nel 1994 (ministero dei lavori pubblici n. 1143 del 15 dicembre 1994 - all. 4) pone alla base della sua legittimità, per quanto di competenza del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la nota prot. n. 1715 del 7 agosto 1992 (all. 1) e la nota prot. n. 8947/VIA/B.15 del 27 dicembre 1991 (all. 2). Nella prima nota, tra le varie prescrizioni si detta quella di salvaguardare per l'intero la Collinetta di San Pietro, nella seconda si parla di realizzare una galleria *by-pass* per la tratta non ampliabile tra S. Giorgio a Cremano e Torre del Greco;

con decreto del 3 giugno 2003 (Prot. n. 41755/I Sett.B) il prefetto della Provincia di Napoli, nel constatare che, con istanza del 12 maggio 2003 la SAM s.p.a., concessionaria ANAS, aveva chiesto di essere autorizzata ad occupare in via temporanea e con carattere di urgenza i terreni siti nel comune di Portici occorrenti per la realizzazione dell'ampliamento a tre corsie dell'A3 e che detta istanza è relativa ai soli terreni con l'esclusione dei fabbricati adibiti a civili abitazioni in essi contenuti, concede l'occupazione tempora-

nea degli immobili richiesti per ragioni di urgenza e di indifferibilità (all.B). Con tale decreto si dà di fatto il via libera all'occupazione dei terreni destinati a nuova sede autostradale per la realizzazione della terza corsia (nella tratta non ampliabile) e per la costruzione del megasvincolo di Portici-Ercolano (stravolgendo completamente la succitata Collinetta di S. Pietro);

nel 1996, in risposta ad una interrogazione parlamentare del senatore Antonio Carcarino (n. 4-00007 pubblicata sul resoconto sommario n. 2 e 16 maggio 1996), l'allora Ministro dei Lavori Pubblici Antonio Di Pietro, a proposito dei *timings* della realizzazione dell'opera, così si esprimeva: « nell'ambito dei citati lavori d'ammodernamento, l'intervento in oggetto sarà eseguito solo dopo aver realizzato la sede in galleria tra S. Giorgio ed Ercolano e l'intervento d'adeguamento della sede autostradale fino a Castellammare » (All. 7 Prot. ISS/2 del 18 settembre 1996);

pur subendo queste sostanziali modifiche, il progetto, notevolmente diverso da quello originario ed autorizzato, è stato sottoposto alla approvazione della Commissione VIA della Regione Campania, che, nella seduta del 23 novembre 2001 ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale per l'intervento della Società Autostrade;

tale Commissione, secondo l'interrogante, non essendo istituita da apposita legge regionale, appare sia incompetente di diritto ma anche di fatto, in quanto le modifiche apportate al progetto originario avrebbero richiesto l'espletamento della procedura di impatto ambientale di competenza ministeriale;

come è noto, la procedura VIA, contemplata dall'articolo 6 legge 349/86 prevede, in merito alle opere autostradali, la competenza del Ministero dell'Ambiente e non della Regione; prevede inoltre la partecipazione al processo decisionale delle varie componenti sociali interessate: decisori, strutture amministrative, soggetti tecnici e pubblico potenzialmente coinvolto dagli effetti dell'opera;

per altri interventi lungo l'Autostrada Napoli-Salerno-Reggio Calabria la VIA statale è stata esperita in più occasioni e per territori dalla problematica forse meno complessa di quella posta dall'intervento in zona vesuviana. La zona in questione è infatti sottoposta a numerosi vincoli e prescrizioni e di per sé necessita di valutazioni ambientali appropriate;

la massiccia « invasione » del territorio determinerà secondo l'interrogante inoltre la probabile chiusura o la lenta agonia del Centro di riabilitazione dell'Istituto Antoniano realtà viva e presente nel settore diagnostico, riabilitativo e formativo, di numerose grandi e piccole attività artigianali locali e renderà praticamente impossibile la vita a migliaia di cittadini che da anni protestano contro la realizzazione di queste opere in quanto le corsie autostradali lambiranno numerose civili abitazioni attraversando intere aree cortilizie;

la società autostrade insiste sulla necessità di dover adeguare le geometrie e gli svincoli dell'attuale strada ai dettami previsti per un'autostrada, ma il rischio sarà proprio quello di mettere a repentaglio quella sicurezza che si assume voler salvaguardare, sfiorando, in alcuni casi di pochi centimetri le abitazioni che fiancheggeranno il nuovo impianto autostradale —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti e se non sia il caso di riconsiderare il progetto, con l'opportuno coinvolgimento dei soggetti interessati, chiarendo i costi ed i benefici di un'operazione che rischierebbe di danneggiare irrimediabilmente l'area vesuviana, già altrimenti compromessa da gestioni passate, sorde alle esigenze del rispetto ambientale ed interessate unicamente al profitto;

se, sulla base che l'interesse dominante sarebbe costituito dal timore di perdere l'attuale concessione (e il relativo pedaggio, da cui le sei piste di esazione da edificare a monte del territorio di Portici ed Ercolano), non sia il caso di declassare la tratta da Napoli a Torre del Greco, pur

prevedendo un eventuale pedaggio (congruo) a copertura delle spese di esercizio. (4-09129)

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

l'articolo 27 della legge n. 166 del 2002 relativo ai « programmi di riabilitazione urbana » prevede che con decreto del Ministro interrogato siano definiti « i criteri e le modalità di predisposizione, di valutazione, di finanziamento, di controllo e di monitoraggio » dei programmi predetti;

molti comuni attendono di conoscere il contenuto del provvedimento citato per procedere alla ricognizione degli ambiti da riqualificare, all'eventuale individuazione dei soggetti privati interessati al cofinanziamento e proporre i relativi programmi;

risulta, peraltro, all'interrogante che per i « programmi di riabilitazione urbana » non siano disponibili risorse finanziarie adeguate —:

per quale motivo, a quasi due anni di distanza dall'approvazione della legge n. 166 del 2002, non sia ancora stato emanato il decreto di cui all'articolo 27, comma 1, della legge citata e quali risorse siano attualmente disponibili per l'attuazione dei programmi in questione. (4-09131)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

RUSSO SPENA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

in data 31 gennaio 2004 sono stati recapitati 2 avvisi di comparizione ad alcuni studenti del Liceo scientifico Statale « Galileo Galilei » di Palermo;