

MARRAS. — *Al Ministro della giustizia.*  
— Per sapere — premesso che:

presso l'Ordine provinciale dei dottori agronomi e dottori forestali di Caserta si è venuta a creare una situazione di sconcerto e di disagio a causa di taluni comportamenti da parte di un Consigliere nazionale dell'Ordine, che parrebbero non rispondenti ai principi di etica professionale e finalizzati ad utilizzare l'ente per fini privati;

il suddetto consigliere si avvale del sito *internet* ufficiale dell'Ordine provinciale di Caserta con l'effetto di dirottare l'utenza verso il suo studio privato, costituito nella forma giuridica di società di consulenza denominata Eco Control, mediante un *link* appositamente predisposto;

la società in questione avrebbe avuto nel consiglio di amministrazione diversi consiglieri provinciali;

risulta all'interrogante che il suddetto consigliere nazionale svolgerebbe inoltre attività professionale per conto dell'ente consorzio di bonifica del Volturno;

secondo l'interrogante, gli intrecci tra ruolo pubblico e privato sopra ipotizzati violerebbero le regole di legittimità e trasparenza alle quali dovrebbe improntarsi l'attività di una figura pubblica —:

se quanto affermato in premessa corrisponda al vero ed in caso affermativo se ritenga opportuno inoltrare le segnalazioni necessarie agli organi di competenza per l'assunzione dei dovuti provvedimenti.

(4-09328)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

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

l'ammodernamento ed il potenziamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio

Calabria, indispensabile per il sistema delle comunicazioni e per lo sviluppo economico del Mezzogiorno, dovrebbe essere una priorità assoluta non solo per il Sud, ma per l'intero Paese;

lavori di completamento dell'importante arteria stradale stentano a concludersi, infatti nella sola Regione Calabria assistiamo ad oggi, nel tratto che va da Cosenza a Villa San Giovanni a 16 interruzioni su un tratto di 150 chilometri per un totale di 55 chilometri di deviazioni, una delle quali risulterebbe essere addirittura di 35 chilometri consecutivi;

molti dei cantieri in questione sarebbero chiusi e fermi da diverso tempo;

appare evidente che, in assenza di interventi concreti ed efficaci da parte del Governo, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria rischierà di rimanere ancora per molti anni un « collo di bottiglia », con conseguenti disagi per gli automobilisti che vi transiteranno;

dall'inizio della legislatura il Governo ha manifestato ripetutamente e con grande enfasi la volontà di sviluppare la politica delle grandi opere pubbliche, al fine di rendere più efficiente e moderno il sistema infrastrutturale del Paese;

le modifiche apportate alla normativa sugli appalti, motivate dalla necessità di ridurre i tempi di realizzazione delle opere pubbliche, potrebbero rendere ancor più difficile di quanto non sia attualmente, l'azione di controllo sulle procedure di aggiudicazione dei lavori con l'aumento del pericolo di infiltrazione mafiosa nella realizzazione di opere pubbliche;

quale sia lo stato dei cantieri e quali le ulteriori previsioni di spesa delle opere occorrenti per il completamento dell'asse viario;

se il Governo non ritenga di dover provvedere al più presto al completamento della rete autostradale, invece di avere solo ed esclusivamente l'ambizione

di avviare nuovi cantieri e nuove operazioni, secondo l'interrogante propagandistiche/elettorali e di sfascio ambientale come il « ponte sullo stretto »;

se il Ministro interrogato non ritenga adottare le opportune iniziative normative alla legislazione in materia di appalti in modo da garantire la massima trasparenza delle procedure e di ridurre al minimo il rischio di infiltrazioni della malavita organizzata. (3-03169)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

come emerge dai maggiori quotidiani d'informazione, sabato 28 febbraio 2004, a seguito dell'eccezionale ondata di maltempo su gran parte delle regioni d'Italia, il nostro Paese si è paralizzato. È bastata una nevicata per « metterlo in ginocchio ». La circolazione molto rallentata, se non addirittura bloccata a causa del fondo scivoloso, ghiacciato e della scarsa visibilità ha fatto sì che sull'Autostrada del Sole, tra Modena e Sasso Marconi, gli automobilisti rimanessero, per ore ed ore, incolonnati in attesa delle operazioni di trattamento e di sgombero della neve dal piano viabile da parte dei mezzi spazzaneve e spargisale —:

se intenda accertare per quali motivi, nonostante la Protezione Civile avesse dato l'allarme, la società autostrade e l'ANAS non sono intervenute in tempo;

se intenda verificare perché compariva la scritta « obbligo di catene a bordo », quando, su alcuni tratti, era, praticamente impossibile circolare senza le catene montate;

se il ministro intenda appurare le ragioni degli smisurati ritardi da parte dei soccorsi;

se il Ministro intenda prendere i provvedimenti necessari al fine di evitare il ripetersi di situazioni analoghe;

se coloro che sono stati eventualmente riconosciuti come i responsabili siano stati rimossi dall'incarico. (4-09306)

DI GIOIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

dal 1972, presso lo stabilimento dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato di Foggia, sono prodotte tutte le targhe automobilistiche per il fabbisogno nazionale;

dal 1994, presso lo stesso stabilimento, sono prodotte anche tutte le targhe per ciclomotori;

lo stabilimento di Foggia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato ha, fino ad oggi, garantito che le targhe prodotte avessero tutte le caratteristiche qualitative, quantitative e di sicurezza richieste dal Ministero competente;

lo stesso stabilimento ha ottenuto, dal 18 giugno 2002, la certificazione del proprio sistema di gestione per qualità, secondo la norma UNI EN ISO 9001/2000, rilasciata dalla SQS, organismo di certificazione internazionale, con sede in Svizzera;

tale riconoscimento certifica che lo stabilimento di Foggia è l'unico in grado di garantire che le targhe per auto e ciclomotori non possano essere contraffatte dalla malavita organizzata;

fino ad oggi non si sono mai registrati ritardi nelle consegne o contestazioni sulla qualità del prodotto;

la riproduzione di targhe per auto e ciclomotori, fatta da organizzazioni criminali, è facilmente rilevabile per l'impossibilità delle stesse di riprodurre i materiali utilizzati ed il processo di stampa con inchiostro liquido e bagno protettivo;

presso lo Stabilimento di Foggia, tra l'altro, è attivo un sistema di controllo del ciclo produttivo, con l'uso di videocamere e di addetti al controllo del personale

dipendente che impedisce il trasporto delle targhe all'esterno del capannone adibito alla produzione;

la produzione delle targhe rappresenta un'attività vitale per la sopravvivenza dello stabilimento di Foggia che, in seguito alla riorganizzazione produttiva, ha già perso seicento posti di lavoro, creando gravi danni a tutto il tessuto produttivo della Provincia di Foggia che sta attraversando un momento molto difficile;

il decreto del Ministro delle infrastrutture n. 374 del 20 novembre 2003, non tenendo in alcuna considerazione le argomentazioni su esposte, ha autorizzato le agenzie che esercitano l'attività di consulente per la circolazione a produrre direttamente le targhe per auto in prova —:

per quale motivo non sia stato ancora pubblicato il decreto che stabilisce le nuove caratteristiche delle targhe per ciclomotori e se corrisponde al vero che vi sia l'intenzione di assegnare, con procedura similare a quella prevista dal decreto n. 374 del 20 novembre 2003, la produzione di dette targhe alle agenzie automobilistiche e non più allo Stabilimento di Foggia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato;

se il Ministro dell'interno sia a conoscenza dei contenuti di tale decreto e se siano state valutate le conseguenze per le possibili contraffazioni delle targhe per ciclomotori, impossibili su quelle prodotte, sino ad oggi, dallo Stabilimento di Foggia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato;

se il Ministro dell'economia e delle finanze sia a conoscenza dei contenuti di tale decreto e se siano state valutate le conseguenze disastrose che l'eventuale decisione di sottrarre la produzione delle targhe per ciclomotori, allo Stabilimento di Foggia, produrrebbe sia in termini produttivi che occupazionali;

se il ritardo nella pubblicazione del decreto per la produzione delle nuove targhe per ciclomotori, sia dovuto, tra

l'altro, alla volontà di consentire alle agenzie automobilistiche, di dotarsi delle attrezzature necessarie per la stampa delle stesse. (4-09311)

COSTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'Anas spa, società interamente partecipata dal ministero dell'economia e delle finanze, pubblica con cadenza periodica alcuni volumi per la collana « L'Italia si fa strada »;

nel dettaglio, nel 2003 sono stati pubblicati « Il libro bianco delle strade. 2002: un anno di attività » a firma del presidente Vincenzo Pozzi, « Le autostrade italiane tra sviluppo e concorrenza: il ruolo dell'Anas » sempre a firma del presidente, « L'architettura delle strade. Convegno internazionale dell'Anas spa »;

nel gennaio scorso, con la pubblicazione di « La qualità nella progettazione. L'Anas e la certificazione UNI ISO 9001/2000 », siamo giunti al quarto capitolo di questa impresa editoriale, la cui opportunità, però, secondo l'interrogante rimane tutta da dimostrare;

i volumi non sono in commercio, non sono pubblicizzati neanche sul sito internet di Anas, ma si presentano di ottima fattura estetica: tutte le pagine sono a colori e su carta patinata; il contenuto a giudizio dell'interrogante è molto discutibile —:

quale sia l'opinione del ministro riguardo l'utilità e le finalità tecnico-scientifiche di detti volumi;

quante copie ne siano state stampate, chi ne siano stati i destinatari e quale sia stato l'esborso economico sostenuto per la loro pubblicazione da parte di Anas, che, per quanto trasformato in società per azioni, continua ad essere un soggetto a totale partecipazione pubblica. (4-09330)

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

il progetto della «Dorsale appenninica Rieti-Benevento», di cui uno dei tronchi è il tratto Atina-Isernia, risale al 1975, anno in cui il C.I.P.E. con delibera n. 22 del 3 febbraio, approva: «il progetto speciale di interventi organici riguardante la realizzazione della direttrice “Dorsale appenninica” Rieti-Benevento» e prende atto dell'esistenza di un progetto preliminare per il tronco a scorrimento veloce Atina-Isernia;

la legge 21 dicembre 2001, n. 443 la cosiddetta «legge obiettivo» ha previsto che il Governo, previa Conferenza unificata (Conferenza Stato-Regioni e Conferenza Stato-Città ed autonomie locali) determinasse l'elenco delle opere infrastrutturali considerate strategiche da inserire nel D.P.E.F. con i finanziamenti necessari e da approvarsi definitivamente con delibera del C.I.P.E.;

la delibera C.I.P.E. del 21 dicembre 2001, n. 121 ha individuato tra gli «Interventi strategici di preminente interesse nazionale» fra i corridoi autostradali e stradali il prolungamento della Dorsale appenninica Sora-Atina-Isernia tratta Atina-Colli del Volturno;

l'opera è stata inizialmente finanziata nella legge finanziaria 2001 (legge 23 dicembre 2000, n. 388) con l'attribuzione alla Provincia di Frosinone della somma di lire 15 miliardi di lire spendibili in 3 anni (2001, 2002, 2003), per la progettazione dell'opera il cui costo previsto sarebbe di 291 milioni di Euro;

in data 8 ottobre 2001 la Provincia di Frosinone ha inoltrato agli uffici competenti della Regione Lazio (Area 4 — Valutazione impatto ambientale e danno ambientale) l'intera documentazione per l'espletamento della procedura di verifica ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996 recepito integralmente dall'articolo 46 della legge regionale 7 giugno 1999, n. 6 (norme sulla V.I.A.);

in data 8 settembre 2003 la Soprintendenza per i Beni architettonici, per il paesaggio e per il patrimonio storico artistico del Lazio con atto protocollo n. 8274/B dichiarava l'improcedibilità della richiesta riguardante il parere sulla convocazione di una Conferenza di servizi perché riteneva indispensabile che il progetto fosse integrato dalla documentazione minima richiesta per le valutazioni riguardanti l'impatto del progetto sull'ambiente e il paesaggio;

il progetto di realizzazione del tratto Atina-Isernia, che si trascina per inerzia negli atti di programmazione regionali fino agli anni '90, risale al 1975 e risponde ad esigenze e necessità che si fondano su programmi riguardanti modelli di sviluppo totalmente obsoleti;

nella delibera C.I.P.E. n. 121 del 21 dicembre 2001 cit. fra gli interventi strategici è stato anche inserito l'asse autostradale di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli), il cui costo previsto sarebbe di 1.549 milioni di euro. Il tracciato collegando i comuni di Vittore ed Isernia insieme alla superstrada Cassino-Isernia già finanziata e alla prevista realizzazione della circonvallazione di Venafro, costituirà la soluzione al problema della realizzazione delle trasversali di prolungamento della Dorsale appenninica verso il Molise e l'Adriatico;

i nuovi modelli di sviluppo territoriale evidenziano per la Val Comino la valorizzazione della loro vocazione ambientale legata in particolare all'agricoltura, al piccolo artigianato, al turismo ambientale e religioso, come si evince dal Piano di azione locale (P.A.L.) del G.A.L. del versante laziale del Parco Nazionale d'Abruzzo approvato con D.G.R. del 30 giugno 1998, n. 2988;

l'opera — 27 chilometri di prolungamento su una sola corsia per senso di marcia, per una larghezza totale dell'impianto stradale di soli 10,5 metri con viadotti e gallerie per 6 chilometri — è di grande impatto ambientale viste le caratteristiche del progetto, le dimensioni di

questo, l'utilizzazione delle risorse naturali, la produzione di rifiuti, l'inquinamento e i disturbi ambientali, il rischio di incidenti, l'impatto sul patrimonio naturale e storico tenuto conto della destinazione delle zone che possono essere danneggiate (nella fattispecie particolare il territorio della Val Comino, parte del versante laziale del Parco Nazionale d'Abruzzo);

l'ubicazione del progetto, tenendo conto della sensibilità ambientale delle zone geografiche interessate, produrrà danni viste la qualità e la capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona, la capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle zone montuose e forestali di San Biagio, Saracinisco, Picinisco, paesaggi importanti dal punto di vista storico, culturale, ed archeologico e alle aree demaniali dei fiumi, dei torrenti, e delle acque pubbliche e gli effetti dell'opera sulle limitrofe aree naturali protette;

inoltre il tracciato della « Dorsale appenninica Isernia-Atina » attraverserebbe corsi d'acqua di notevole importanza tra i quali i fiumi Melfa, il Rio Molle e il Rio Stanco e il tracciato di prolungamento della Isernia-Atina toccando le aree limitrofe del Parco Nazionale d'Abruzzo nella parte laziale che, ai sensi del disposto dell'articolo 1, comma 4 che recita: « 4. Sono assoggettati alla procedura di valutazione d'impatto ambientale i progetti di cui all'allegato B che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 » —:

se non ritenga necessario ed urgente sospendere qualunque iniziativa riguardante l'attuazione del progetto per il completamento del tratto Atina-Isernia della « Dorsale appenninica » e, nell'ottica della legge obiettivo mirata all'individuazione: « delle infrastrutture pubbliche e private ed insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese », identificare un altro progetto

che sia realmente necessario allo sviluppo del Lazio. (4-09340)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazioni a risposta orale:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE e GIANNI MANCUSO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

continua ininterrotto lo stillicidio di atti di pericolosa criminalità nei confronti delle tabaccherie, preda ambita, perché facile, da criminali ad alto tasso di pericolosità proprio perché, spesso, privi di « professionalità »;

assalti a tabaccherie si sono registrati a Riccione (Rimini) in data 25 novembre 2003, a Bolzaneto (Vicenza) in data 26 novembre 2003, a Borgonovo (Piacenza) in data 26 novembre 2003, a Colletorto (Campobasso) il 27 novembre 2003, a Forlì il 27 novembre 2003, a Sommatino (Caltanissetta) il 29 novembre 2003, a Bolzano il 29 novembre 2003, a Cellatica (Brindisi) il 29 novembre 2003, a Riccione in data 29 novembre 2003, a Villamassargia (Cagliari) il 30 novembre 2003, a Guastalla (Reggio Emilia) il 30 novembre 2003, a Sondrio il 1° dicembre 2003, a Quarto (Napoli) il 3 dicembre 2003, a Tremestieri (Catania) il 3 dicembre 2003;

il bollettino di guerra sovraricordato continua ormai da anni e conferma che i tabaccai sono esposti, nella loro attività quotidiana, a gravi rischi senza che si sia riusciti ad apprestare una efficace politica preventiva —:

se non ritenga ancora una volta, ed alla luce degli assalti quotidiani alle tabaccherie di tutta l'Italia, necessaria una politica preventiva attraverso l'istituzione di un servizio territoriale capillare di controllo per scoraggiare i « balordi » dall'effettuazione di assalti considerati facili tecnicamente e poco pericolosi. (3-03170)