

fonda confusione tra gli operatori del settore e grave pregiudizio al corretto funzionamento del settore.

(2-01134) « Pisa, Abbondanzieri, Adduce, Albonetti, Angioni, Bielli, Cennamo, Cialente, Coluccini, Crisci, Crucianelli, Dameri, Deiana, Fluvi, Folena, Galeazzi, Giacco, Leoni, Lucidi, Luongo, Magnolfi, Raffaella Mariani, Marone, Martella, Minniti, Motta, Nieddu, Nigra, Rotundo, Ruggieri, Russo Spena, Sciacca, Spini, Zanotti ».

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

sembrerebbe che l'ENI abbia venduto i terreni « per fare casa » di sua proprietà che, al tempo stesso, sono di collegamento con i canali di arrivo dall'estero (Metanopoli-San Donato Milanese) e da lì ripartono per l'Italia —:

se convenga questa politica che, oggi, fa « casa » ma che espone l'Ente ad onerosi aggravii di costi quando scaduti i contratti di affitto dovranno essere rideterminati i canoni;

se il Ministro intenda appurare la veridicità del fatto descritto;

se il Ministro intenda verificare chi li abbia, eventualmente, acquistati;

se il Ministro intenda accertare a quanto siano stati venduti e con quale tipo di gara.

(2-01141) « Perrotta ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

sembrerebbe che l'ENI abbia affittato i terreni « per fare casa » di sua proprietà che, al tempo stesso, sono di collegamento con i canali di arrivo dall'estero (Metanopoli-San Donato Milanese) e da lì ripartono per l'Italia —:

se il Ministro intenda appurare la veridicità del fatto descritto;

se il Ministro intenda accertare quando i contratti di affitto scadranno;

se nei contratti di affitto vi sia una clausola di salvaguardia per non far aumentare i prezzi degli affitti stessi;

se qualcuno di questi contratti sia già scaduto;

se in questo caso si possano conoscere i canoni vecchi e nuovi.

(2-01142) « Perrotta ».

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il decreto legislativo n. 446 del 1997 ha istituito l'addizionale regionale Irpef fissandola nella misura dello 0,5 per cento;

l'articolo 1 del decreto legislativo 506 del 1999 ha portato l'aliquota allo 0,9 per cento e ha stabilito che le Regioni possano aumentare fino ad un massimo dello 0,5 per cento l'aliquota stessa (quindi fino allo 1,4 per cento);

lo stesso articolo ha stabilito che gli aumenti oltre lo 0,9 per cento vanno pubblicati entro il 30 novembre dell'anno precedente a quello cui l'addizionale si riferisce;

l'articolo 4, comma 3-bis del decreto-legge 18 settembre 2001, n. 347 ha consentito esclusivamente per l'anno 2002 aumenti di aliquota superiori allo 0,5 per

cento per coprire i disavanzi della sanità (con legge regionale da pubblicare entro il 31 dicembre 2001);

l'articolo 3 comma 1 lettera *a*) della legge 27 dicembre 2002 n. 289 (legge finanziaria per l'anno 2003) ha stabilito che gli aumenti delle addizionali IRPEF per l'anno 2003 non confermativi delle aliquote 2002, deliberati successivamente al 29 settembre 2002, sono sospesi fino a quando non si raggiunge l'accordo Stato/Regioni;

l'articolo 2 comma 21 della legge n. 350 del 24 dicembre 2003 (legge finanziaria per l'anno 2004) ha confermato, anche per il 2004 quanto stabilito al punto precedente;

la Regione Marche con la legge regionale n. 35 del 2001, avvalendosi della facoltà attribuita dall'articolo 4, comma 3-*bis* del decreto-legge n. 347 del 2001, ha determinato aumenti dell'Addizionale Regionale IRPEF nella seguente misura:

–0,9 per cento per i redditi fino a euro 10.329,14;

–0,9 per cento per i redditi oltre euro 10.329,14 e fino a euro 15.493,71;

–1,91 per cento per i redditi oltre euro 15.493,71 e fino a euro 30.987,41;

–3,6 per cento per i redditi oltre euro 30.987,41 e fino a euro 69.721,68;

–4,0 per cento oltre euro 69.721,68;

la Regione Marche nel determinare gli aumenti di cui sopra ha stabilito che le maggiorazioni di cui trattasi operassero « a decorrere dal 2002 » e non – come pure espressamente previsto dall'articolo 4, comma 3-*bis* del decreto-legge 347 del 2001 – « esclusivamente per l'anno 2002 »;

per l'anno 2003 la Regione Marche non ha comunque pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* alcun provvedimento confermativo o comunque delimitativo dell'addizionale Regionale Irpef e dunque non ha esercitato neppure la facoltà di maggiorazione ordinaria dello 0,5 per cento rispetto alla misura dello 0,9 per cento;

la Regione Marche per l'anno di imposta 2003 sta imponendo ai contribuenti marchigiani titolari di un reddito imponibile IRPEF superiore ad euro 15.493,71 il pagamento di un'addizionale regionale IRPEF superiore alla misura consentita dal decreto legislativo 446 del 1997 (pari nel caso di specie allo 0,9 per cento) –:

se il Governo ritenga che ricorrano gli estremi per attivare le procedure previste nell'articolo 127 della Costituzione.
(4-09555)

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

con i decreti 27 dicembre 2001 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha attivato l'*iter* per l'impiego dei fondi stanziati dalle leggi n. 21 del 2001 e n. 388 del 2000 per programmi straordinari di edilizia residenziale in locazione e di recupero urbano;

con il decreto del 17 marzo 2003, registrato il 30 aprile dalla Corte dei Conti, il Ministro delle infrastrutture ha ripartito le risorse tra le regioni permettendo così concretamente alle regioni ed al ministero delle infrastrutture di avviare le necessarie procedure di programmazione e di selezione delle proposte;

successivamente con decreto 29 dicembre 2003 il Ministro delle infrastrutture ha assegnato a ciascuna regione la quota di finanziamento, ma tali provvedimenti a tutt'oggi non risultano essere ancora stati registrati in quanto il ministero dell'economia ha comunicato che i fondi si sarebbero trasformati in economie sin dal 31 dicembre 2002 (ai sensi del decreto-legge n. 194 del 2002) e quindi in una data antecedente a quella in cui il Ministro delle infrastrutture ha ripartito i fondi tra le regioni con il visto della Corte dei Conti;

numerosi operatori pubblici e privati rispondendo ai bandi del Ministero e delle regioni hanno assunto impegni anche con-

trattuali per consentire la rapida cantiabilità delle proposte, così come richiesto dagli stessi bandi;

sono stati ravvisati elementi di incertezza nella risposta fornita dal rappresentante del Governo (il Vice Ministro Ugo Martinat) al *question time* in Commissione VIII (5-02885 Sandri e altri) lo scorso 25 febbraio 2004 —:

quale misura intende assumere il Ministro dell'economia e delle finanze per assicurare la disponibilità dei fondi in questione pari a circa 81 milioni di euro e necessari per la realizzazione di alloggi in locazione a canone concordato da destinare a soggetti in condizione economiche deboli. (4-09558)

PASETTO, CIANI, FIORONI, GENTILONI SILVERI, GIACHETTI, MILANA, MOSELLA, PISCITELLO, REALACCI, ROCCHI e VOLPINI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il sistema viario della Regione Lazio lungo la costa tirrenica soffre di gravi criticità a causa del forte congestionamento sia delle arterie principali che della strada statale n. 148 Pontina che risulta attualmente inadeguata in termini infrastrutturali a sostenere un volume di traffico quotidiano superiore ai 50.000 mezzi circolanti che in percentuali elevate sono di natura commerciale e adibiti al trasporto merci;

dagli ultimi dati ACI relativi alla localizzazione degli incidenti stradali, la strada statale n. 148 risulta tra le strade più pericolose d'Italia a causa di forti mancanze in termini infrastrutturali. In questa importante arteria regionale, infatti, ogni anno si verificano in media 380 incidenti gravi nei quali perdono la vita circa 20 persone e ne rimangono ferite oltre 550. Tali dati risultano ancor più gravi sul piano sociale se si pensa che potrebbero essere fortemente ridimensionati grazie ad adeguati e consistenti inve-

stimenti infrastrutturali volti al raddoppio, ove possibile, del tracciato e alla regolamentazione dello scorrimento che, ad oggi, è reso particolarmente rischioso anche dalla presenza di un elevato numero di svincoli ed incroci a raso che, solo nel tratto tra Latina e Terracina, sono largamente superiori a 100. La Pontina necessita pertanto di consistenti interventi infrastrutturali volti alla messa in sicurezza del tracciato stradale che presenta anche molte buche e sembrerebbe in molti suoi tratti non rispettare gli standard di sicurezza previsti dalla normativa vigente;

la legge n. 443 del 21 dicembre 2001 meglio nota come « Legge Obiettivo », nel riconoscere alcune delle criticità del sistema dei trasporti messe in luce con l'approvazione nel marzo del 2001 del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, prevede, tra le opere facenti parte dei sistemi stradali e autostradali del Corridoio plurimodale tirrenico, interventi volti a finanziare la Pontina-A12-Appia;

per questa opera, il cui costo complessivo è stato stimato nella delibera CIPE n. 121 del 2001 che riporta il Primo piano delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale pari a 1.136,205 milioni di euro, il CIPE non ha ancora deliberato l'approvazione del progetto preliminare né, tantomeno, ha stanziato alcuna risorsa;

la Regione Lazio ha presentato un progetto di un nuovo asse autostradale a pagamento, il cosiddetto Corridoio Tirrenico, di una lunghezza pari a 128 chilometri, che collegherà Roma a Formia. Tale opera avrebbe un costo complessivo che è stato stimato pari a 3.097,3 milioni di euro, ossia, all'incirca il triplo del costo stabilito nella delibera CIPE e che alimenta forti perplessità sulle reali capacità di disporre dei finanziamenti, anche perché, da quanto si legge nel progetto regionale, questi dovrebbero essere determinati per una quota consistente dai futuri pedaggi pagati dai cittadini;

la costruzione di una tale opera, secondo gli interroganti, rischia di rendere

di secondaria importanza qualsiasi tipo di investimento sulla SS n.148 non permettendo quindi la necessaria e improcrastinabile messa in sicurezza di questo fondamentale asse viario regionale. Il progetto non permetterebbe inoltre alcun tipo di incentivo all'intermodalità, favorendo esclusivamente il trasporto stradale senza valorizzare quello ferroviario che, al contrario, nell'area interessata dal progetto, rappresenta una importante e concreta alternativa nonché una forte opportunità di sviluppo. Così facendo il progetto verrebbe inoltre meno all'attuale legislazione che a tal proposito prevede che « il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese » (articolo 1, legge n. 443 del 2001), « dando priorità alle tematiche inerenti allo sviluppo della intermodalità, del trasporto pubblico locale, al miglioramento della logistica » (articolo 1, legge n. 166 del 2002);

il progetto sembrerebbe viziato da numerose violazioni di norme e procedure nazionali e comunitarie tra cui:

l'essere stato redatto senza aver sentito preliminarmente gli enti di gestione delle aree protette regionali, come prevede la direttiva europea 92/43/CEE sulla conservazione degli *habitat* naturali, recepita con decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997;

l'essere stato proposto senza aver effettuato una gara ad evidenza pubblica. Il progetto di nuovo asse autostradale Corridoio Tirrenico Meridionale, oggetto di procedura di Valutazione ambientale, viene proposto da Arcea Lazio Spa, società costituita dalla regione Lazio (51 per cento) e da Autostrade Spa (34 per cento), Consorzio 2050 (10 per cento) e Monte dei di Siena Merchant (5 per cento). I soci privati della società detengono il 49 per cento e sono stati scelti dalla regione Lazio mediante gara di evidenza pubblica. Lo

scopo della società Arcea è quello di progettare, costruire e gestire le due nuove autostrade regionali a pedaggio, recepite nella legge Obiettivo: il Corridoio Tirrenico Meridionale e la Cisterna-Valmontone. La procedura adottata, ad avviso degli interroganti, risulta pertanto in contrasto con la legge Merloni (legge n. 109 del 1994) e le successive modifiche, ed in particolare quelle apportate dalla legge n. 166 del 2002 e con la direttiva 93/37 CE su appalti e concessioni, perché non è mai stata effettuata una gara di evidenza pubblica per la scelta del concessionario autostradale;

in merito si è già espressa l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici che con Deliberazione n. 1 del 14 gennaio 2004 ha ritenuto che Arcea Lazio SpA, ha natura di organismo di diritto pubblico e come tale è soggetta alle regole della legge Merloni, la legge sugli appalti pubblici. Pertanto la Regione Lazio per la progettazione e l'esecuzione dei lavori deve espletare regolare gara d'appalto e non invece rivolgersi al socio privato di minoranza o a società ad essa collegate;

il non aver ancora superato la Valutazione Ambientale Strategica. La legge Obiettivo nello stabilire la connessione con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), di cui l'elenco di opere strategiche definito dal Cipe « costituisce automatica integrazione dello stesso » ne estende anche la normativa. Da quanto previsto dalla normativa del PGTL ed opere connesse, i progetti in esame devono superare positivamente la VAS condotta su un piano o programma di livello superiore alla singola infrastruttura (Dir 2001/42/CE), capace di selezionare le priorità in un quadro coerente di tutela ambientale, in questo caso applicato all'intero bacino di traffico dell'Italia centrale, partendo dal nodo attrattivo di Roma, confrontando il progetto con il potenziamento del corridoio centrale in corso e misurandolo con le strategie di sostenibilità rispetto a cabotaggio e ferrovia. Solo sulla base di questo studio sarebbe allora possibile scegliere il progetto più appropriato in ter-

mini di riequilibrio modale, di efficienza della spesa e di sostenibilità ambientale: una metodologia non applicata per il Corridoio Tirrenico Meridionale. Per il progetto in questione, il Ministro per l'Ambiente non ha mai effettuato la VAS;

a detta degli scriventi, l'opera presentata dalla Regione Lazio risulta di dubbia utilità e funzionalità non essendo stato affrontato il problema della integrazione del trasporto su gomma con le altre modalità di trasporto volto a configurare un migliore assetto del territorio, un impatto ambientale meno negativo, una sinergia più consistente fra le diverse attività economiche nelle diverse e diversificate aree territoriali e non essendo stato affrontato il raccordo con altre importanti opere infrastrutturali del Lazio quali la Cisterna-Valmontone;

a breve, entrerà in funzione la tratta ad Alta Velocità Roma-Napoli e che pertanto la parte consistente del volume di traffico che oggi insiste sulla tratta Roma-Formia sarà largamente ridimensionato e che quindi si apre la grande opportunità della ricollocazione e del rafforzamento della linea regionale;

il costo dell'opera, ove realizzata, andrebbe a ricadere, inoltre, sulle tasche dei cittadini —;

se il tracciato proposto dalla Regione Lazio sia coerente con le priorità individuate nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e quali iniziative si intendano intraprendere al fine di riqualificare la tratta Roma-Formia a seguito dell'entrata in funzione dell'Alta Velocità sulla linea Roma-Napoli. (4-09563)

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

la legge sui *bond* vieta di emetterli in misura superiore al capitale sociale, sembra che l'ENI li abbia emessi in misura maggiore al proprio capitale sociale. Ciò è

stato possibile aggirando la legge mediante l'*escamotage* di passare per il Lussemburgo od attraverso altre città estere —;

se il Ministro intenda verificare la veridicità di eventuali emissioni da parte dell'ENI;

se il Ministro intenda appurare se altre aziende siano ricorse allo stesso espediente. (4-09567)

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

le ultime vicende legate ai Bond Argentina, Bond Cirio, Banca 121 (prodotto « My Way » e « For You ») hanno evidenziato, in alcuni casi, vere e proprie truffe ai danni degli ignari cittadini. Una nota dell'Assoconsum ha verificato che coloro che hanno sottoscritto i mutui « My Way » e « For You », spesso fatti passare per mutui previdenziali, nel caso in cui non avessero pagato le rate, si sono trovati, anche, nelle centrali rischi della Banca d'Italia e di private. Tutto ciò ha comportato notevoli problemi a tutti quei cittadini, che, nel caso in cui, avessero voluto comprare casa, non hanno potuto accedere al mutuo perché la propria capacità era già satura —;

quali iniziative di carattere normativo si intendano adottare affinché sia apprestata una tutela dei cittadini evitando così il ripetersi di episodi simili a quelli citati in premessa. (4-09569)

* * *

GIUSTIZIA

Interpellanza:

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

sul *Corriere della Sera* del 25 marzo 2004 (pagina 17) è comparso il seguente