

inoltre non risulta possibile effettuare chiamate dall'utenza 095-7658310, di nuova attivazione in seguito al trasloco dell'utenza 095-7634281;

contattato numerose volte il servizio Telecom 191 le anomalie citate in premessa si continuano a riscontrare;

il danno causato all'interrogante, in riferimento a quanto su esposto, è notevole ed è necessario che prima possibile si risolva la questione in modo tale da poter accedere tecnicamente ai sistemi, ed attivare quindi il trasferimento di chiamata;

a giudizio dell'interrogante queste « anomalie » non sono altro che la conseguenza di una operazione di intercettazione telefonica;

se così fosse, si tratterebbe di una grave interferenza nell'esercizio del mandato parlamentare —:

se intenda accertare se quanto sopra risponda al vero;

in caso affermativo, chi abbia autorizzato l'operazione di intercettazione;

quali provvedimenti intendano adottare i ministri interrogati affinché sia fatta luce sulla questione citata in premessa.

(4-09985)

* * *

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:

il Ministro Lunardi ha rilasciato al quotidiano *Libero* un'intervista dal titolo: « Lunardi: i miei tunnel alla politica » (vedi 3 maggio 2004 - Renato Farina);

alla domanda perché non si è scelta la soluzione progettuale « tunnel » per la realizzazione del passante di Mestre, il

Ministro Lunardi ha risposto: « La politica. Per altro dietro questo termine si cela roba più meschina » —:

a cosa si riferisce e cosa intenda il Ministro quando parla di « roba più meschina ».

(2-01193) « Vianello, Vigni, Innocenti, Ruzante, Martella, Calzolaio, Buffo, Chiti, Trupia, Alberta De Simone, Filippeschi, Rava, Spini, Sandri, Ruggieri, De Brasi, Cennamo, Bonito, Paola Mariani, Raffaldini, Cazzaro, Maran, Burlando, Bellini, Cabras, Tocci, Battaglia, Nicola Rossi, Abbondanzieri, Melandri, Cialente, Bimbi, Bolognesi, Maurandi, Motta, Ruggieri, Sedioli, Ruggia, Olivieri, Panattoni, Pinotti, Zunino, Susini, Amici, Kessler, Quartiani, Stradiotto, Papini, Zanotti, Grotto, Minniti, Grandi, Grignaffini, Preda, Raffaella Mariani, Rossiello, Marone ».

Interpellanza:

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

Minerva Airlines, compagnia che operava su tutto il territorio nazionale con sede all'Aeroporto del Friuli Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari, sta vivendo da tempo una crisi molto grave, caratterizzata dall'inattività operativa e da un elevato indebitamento;

dopo la sospensione del 26 ottobre 2003 di tutti i voli di linea, l'azienda è stata ammessa lo scorso 24 febbraio 2004 ad amministrazione straordinaria ai sensi del decreto legislativo 270/1999 (ex legge Prodi) per salvaguardare l'integrità del compendio societario e il mantenimento dell'occupazione per i dipendenti;

notizie quotidianamente riportate dalla stampa assieme a denunce dalle rappresentanze sindacali fanno presente che da oltre cinque mesi i 200 dipendenti che vi lavorano — pur continuando a mantenere le strutture aziendali completamente efficienti — non ricevono lo stipendio (l'ultimo risale a novembre 2003);

da Minerva Airlines è stata nel frattempo intentata un'azione legale contro Alitalia attribuendo a questa un abuso della relazione di controllo e un abuso dello stato di dipendenza economica in cui Minerva versava e avanzando richiesta per un risarcimento danni pari a 55 milioni di euro;

per favorire una ripresa delle attività era stata ipotizzata da Alitalia stessa una nuova collaborazione, subordinata sembra al ritiro della causa civile, ma tali intese, vista la situazione in cui versa attualmente la compagnia di bandiera, tardano ovviamente ad arrivare;

anche le proposte avanzate della Regione Friuli Venezia Giulia, tese a sostenere l'arrivo di una nuova società di gestione finalizzata a rilevare l'esercizio di trasporto svolto sinora da Minerva, sono tuttavia subordinate alla disponibilità di Alitalia di sottoscrivere un contratto di *wet-lease* con la nuova compagnia;

ad aggravare questa situazione, secondo le notizie riportate e mai smentite, Minerva Airlines, che si trova attualmente in amministrazione controllata da 3 commissari straordinari, continua di fatto ad essere gestita dalla famiglia Mancuso di Catanzaro: i commissari infatti avrebbero incaricato lo stesso ex amministratore della società Salvatore Mancuso a svolgere funzioni direzionali nella gestione commissariale;

se le notizie venissero confermate si sarebbe venuta a creare, secondo gli interroganti una situazione fortemente ambigua, con un evidente conflitto d'interessi nell'incentrare nella persona di Salvatore Mancuso sia la funzione di socio e amministratore della precedente gestione,

quella che ha portato nell'attuale situazione la compagnia, sia quella di responsabile per il controllo commissariale attuale;

oltre a una situazione critica per le tante famiglie dei lavoratori dell'azienda, la crisi di Minerva Airlines rappresenta anche un ulteriore indebolimento per lo scalo di Ronchi dei Legionari, che registra l'ennesima perdita di traffico e un calo di presenza sul territorio —:

quali siano state le azioni messe in atto dal Governo per riportare in attività la compagnia;

se il Governo ritenga che tutta l'operazione sia stata gestita nella piena trasparenza e quindi nell'interesse di dipendenti e creditori da quando si è insediato il commissario;

se risulti al commissario straordinario l'assunzione di Salvatore Mancuso — ex amministratore delegato e che agli interroganti risulta essere figlio del presidente Giovanni Mancuso — a direttore generale della Minerva Airlines pochi giorni prima del commissariamento e se durante l'ultima riunione del Consiglio di Amministrazione i suoi componenti abbiano provveduto a liquidare le proprie indennità;

se il Governo intenda adoperarsi affinché siano prontamente concessi ai 200 dipendenti almeno i benefici di legge della cassa integrazione.

(2-01196) « Rosato, Damiani, Maran ».

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la legge Obiettivo ha previsto tra le grandi opere da realizzare quella del Centro Intermodale « Tevere », definito come « piattaforma logistica per l'interscambio gomma-rotaia »;

la realizzazione del centro è prevista nella media Valle del Tevere, tra le stazioni ferroviarie di Gavignano Sabino e di Stimigliano e avrà una lunghezza di 3 chilometri ed una larghezza media di 125 metri interessando globalmente una area di 24-25 ettari;

quello del Tevere farebbe parte del sistema regionale dei centri intermodali, previsto dal Piano Generale dei Trasporti e, traslando all'esterno di Roma lo snodo ferroviario di San Lorenzo, diventerà in pratica lo Scalo Merci di Roma Nord, facendo parte integrante del cosiddetto « tripolo » Milano, Roma, Napoli;

sul piano vincolistico il centro intermodale verrebbe realizzato in una area che il Piano Regionale Paesistico classifica come G8 « Grande Ansa del Tevere » e ne raccomanda il mantenimento dell'integrità, mentre il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Rieti lo individua come « zona di non trasformabilità » e quindi di inedificabilità assoluta, anche per la sua condizione di pianura alluvionale, e perfino le aree collinari di contorno alla valle sono classificate ad « edificabilità vincolata »;

il centro intermodale sorgerà nel pieno irrispetto della legge Galasso trovandosi anche a meno di 75 metri dall'argine del Tevere in modo specifico del restringimento fluviale comunemente denominato « Fiasco del Tevere » con evidenti rischi di esondazione;

il PS1 Orte-Castel Giubileo dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere impone forti vincoli all'area interessata e qualora venisse realizzato il progetto presentato, violerebbe in ben tre punti il limite di esondabilità del fiume;

sul piano dell'equilibrio fluviale il centro intermodale sorgerà nei pressi della Riserva Tevere-Farfa, che, oltre ad essere area protetta regionale, è tutelata dalla convenzione internazionale di Ramsar e fa parte della Rete Natura 2000 dell'Unione Europea, che la annovera tra i Siti d'Im-

portanza Comunitaria e tra le Zone di Protezione Speciale per la fauna (ZPS);

sul piano dell'economia agricola per la realizzazione dell'opera sono stati previsti espropri parziali, con il risultato che gli agricoltori rimarrebbero proprietari di terreni agricoli degradati, sempre meno produttivi, e inquinati da cadmio e piombo, cosa per altro del tutto inconciliabile con il *trend* di sviluppo dell'agricoltura biologica in questa area;

sul piano dell'inquinamento atmosferico, nel progetto si parla apertamente di diffusione nell'atmosfera di vari inquinanti come il « particolato » (PM 10), responsabile di tumori; gli ossidi di zolfo, causa delle piogge acide; gli ossidi di azoto, tossici e irritanti; il monossido di carbonio e per la loro diffusione nei centri vicini non è stato effettuato neanche uno studio dei venti in relazione ai numerosi insediamenti umani presenti nell'area;

sul piano del dissesto ideologico il progetto parla di « sottrazione delle acque dall'acquifero », di « possibile alterazione idro-chimica delle acque di falda », di « possibili variazioni del regime qualitativo delle acque », di « modifica delle morfologie fluviali ». Il che significa inquinamento dei suoli e degrado delle acque sotterranee. L'opera si porrà in modo trasversale rispetto al deflusso delle acque sotterranee, che oggi si irradiano perpendicolarmente al letto del fiume;

per realizzare il basamento dell'opera verrà rimosso uno strato di terreno e innalzato un rilevato in cemento armato alto 3 metri lungo tutti i 25 ettari dell'opera;

i fanghi bentonitici non biodegradabili, molto probabilmente utilizzati per le perforazioni necessarie alle opere stradali, oltre ad essere inquinanti potrebbero rendere parzialmente impermeabile il terreno;

sul piano sociale le popolazioni hanno fortemente osteggiato in varie occasioni la realizzazione dell'opera ritenendola dannosa al modello di sviluppo del-

l'intera zona che è supportato anche da progetti e investimenti specifici tra i quali il progetto « Va.Te. » della Regione Lazio che prevede finanziamenti per la ristrutturazione dei centri storici, per la cura degli argini del fiume, per la creazione di punti di approdo per battelli turistici. Tale modello si trova ampiamente confermato dal Piano Paesistico della Regione Lazio e dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rieti che riconoscono alla zona pregi agricoli e turistici e la sottopongono a ferrei vincoli in materia edilizia, tra i quali l'assoluta inedificabilità della pianura alluvionale (proprio dove sorgerà il Centro Intermodale) —:

se alla luce di quanto esposto in premessa non si ritenga che debba essere ripensato il sito individuato anche in considerazione di varie ipotesi alternative individuabili a ridosso della linea ferroviaria e dell'autostrada, che consentirebbero la realizzazione di questa opera raggiungendo il duplice obiettivo di traslare all'esterno della capitale lo snodo di San Lorenzo senza tuttavia confliggere con il modello di sviluppo di quella regione le cui reali vocazioni ne verrebbero secondo l'interrogante irrimediabilmente compromesse. (4-09986)

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

il 25 novembre 2003, come evidenziato anche da alcuni organi di stampa, come ad esempio il settimanale *L'Espresso* del 29 aprile 2004, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel corso dell'inaugurazione del cantiere interno della galleria Incoronata di Sicignano, in Basilicata, assicurò la chiusura dei lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nel dicembre 2008;

come evidenziato dal suddetto settimanale, sulla data di ultimazione di tali lavori furono espressamente indicate, in periodi di tempo vari e diversi, date dif-

ferenti, che comunque prevedevano la conclusione dei lavori in oggetto tra il 2005 ed il 2007;

a tutt'oggi, l'autostrada suddetta è una vera e propria gimcana, intervallata da insopportabili restringimenti e incomprensibili avallamenti, che rendono la guida delle autovetture difficile e pericolosa;

a parere dell'interrogante conoscere la data di ultimazione dei lavori sarebbe importante per i milioni di automobilisti che, quotidianamente o saltuariamente, attraversano questo tratto di autostrada —:

se non ritenga opportuno chiarire lo stato dell'arte dei lavori in oggetto, specificare la reale data di ultimazione degli stessi e se non ritenga opportuno intervenire presso i soggetti interessati nell'intento di garantire agli automobilisti una maggiore sicurezza autostradale nei tratti coinvolti dai lavori. (4-09988)

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

la strada statale 106, che unisce la Calabria alla Puglia attraversando l'area ionica della Basilicata, continua ad essere « la strada della morte »;

gli incidenti non si contano più. Le vittime e gli invalidi permanenti sono davvero troppi. Negli ultimi tempi nel solo tratto Cariati-Amendolara si sono verificati 30 incidenti, in uno dei quali hanno perso la vita due giovani di Cariati;

l'ammodernamento con la realizzazione delle doppia corsia è una priorità ed i tempi del suo completamento non sono affatto secondari, per cui i ritardi dei finanziamenti, negli appalti e nella realizzazione delle opere sono davvero intollerabili —:

quale sia l'ammontare dei finanziamenti esistenti allo stato attuale e quali

lotti funzionali siano stati realmente appaltati. (4-09993)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta immediata:

CÈ, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, DARIO GALLI, LUCIANO DUSSIN, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, BRICOLO, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, ERCOLE, FONTANINI, GIBELLI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, FRANCESCA MARTINI, PAGLIARINI, PAROLO, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

apprendiamo dagli organi di stampa che il Ministro interrogato, intervenendo davanti ai rappresentanti del consiglio mondiale per l'appello islamico riunitosi a Roma sabato 8 maggio 2004, ha dichiarato che l'*Islam* che vogliamo è fatto di credenti che rifiutano qualsiasi possibilità di incontro con chi, «deviando dalla giusta strada del Corano» e della religione, predica o peggiora la violenza e, poi, ancora: «Vogliamo creare un *Islam* italiano, non vogliamo un *Islam* in Italia che sia un prodotto di esportazione di questo o altro Paese islamico»;

più del novanta per cento dei fedeli islamici presenti nel nostro Paese non sono italiani, le leggi islamiche contrastano, in gran parte, con il nostro ordinamento e con i nostri più elementari principi di civiltà, propri anche della nostra religione cattolica, e i loro luoghi sacri e punti di riferimento religioso, come università e scuole coraniche, sono ubicati nei Paesi arabi —:

in che modo e a che titolo il Ministro interrogato abbia affermato che il Corano è la giusta strada e in che veste lo abbia interpretato e come il Ministro interrogato intenda creare una nuova chiesa nazionale

islamica italiana scollegata dai Paesi arabi di origine. (3-03370)

GHIGLIA, ANEDDA, AIRAGHI, ALBONI, AMORUSO, ARMANI, ARRIGHI, ASCIERTO, BELLOTTI, BENEDETTI VALENTINI, BOCCHINO, BORNACIN, BRIGUGLIO, BUONTEMPO, BUTTI, CANNELLI, CANNELLA, CARDIELLO, CARRARA, CARUSO, CASTELLANI, CATANOSO, CIRIELLI, COLA, GIORGIO CONTE, GIULIO CONTI, CORONELLA, CRISTALDI, DELMASTRO DELLE VEDOVE, FASANO, FATUZZO, FIORI, FOTI, FRAGALÀ, FRANZ, GALLO, GAMBA, GERACI, ALBERTO GIORGETTI, GIRONDA VERALDI, LA GRUA, LA RUSSA, LA STARZA, LAMORTE, LANDI DI CHIAVENNA, LANDOLFI, LEO, LISI, LO PRESTI, LOSURDO, MACERATINI, MAGGI, MALGIERI, GIANNI MANCUSO, LUIGI MARTINI, MAZZOCCHI, MENIA, MEROI, MESSA, MIGLIORI, ANGELA NAPOLI, NESPOLI, ONNIS, PAOLONE, PATARINO, ANTONIO PEPE, PEZZELLA, PORCU, RAISI, RAMPONI, RICCIO, RONCHI, ROSITANI, SAGLIA, SAIA, GARNERO SANTANCHÈ, SCALIA, SELVA, STRANO, TAGLIALATELA, TRANTINO, VILLANI MIGLIETTA, ZACCHEO e ZACCHERA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato da organi di stampa, nei primi di gennaio del 2003 la fondazione islamica *Al Haman* di Zurigo avrebbe fatto un bonifico di un milione e 280 mila dollari su un conto del Banco di Roma, registrato in un'agenzia di Milano, il cui titolare sarebbe un imprenditore italiano che gestisce, con un gruppo di soci arabi, una serie di *hotel*;

pochi giorni dopo da *Al Haman* sarebbe partita anche la seconda *tranche* del finanziamento, per un importo di un milione e 300 mila dollari;

le transazioni sarebbero avvenute tra la *Dubai islamic bank*, collegata a sua volta alla sede di Chivasso della *Acoro*