

mativo ed economico dei lavoratori ex Monopoli inserito nel ruolo 1G del ministero dell'economia e ricollocati in posizione di comando o di distacco presso altre amministrazioni pubbliche e se il Ministro interrogato non ritenga di avviare da subito un tavolo di confronto e di concentrazione con i sindacati di categoria per mettere fine quanto prima a questo stato di assoluta disparità di trattamento. (4-11488)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nella *City* di Londra trovano copertura eccessivamente facile e protetta imprese fantasma che hanno come « oggetto sociale » il riciclaggio di denaro sporco;

il *Financial Times* di venerdì 29 ottobre 2004 ha anticipato il contenuto di un rapporto di *Transparency International* (cfr. *Liberò* di sabato 30 ottobre 2004 alla pagina 17) dal quale risulta l'assoluta mancanza di regolamentazione degli operatori di fiduciarie e di società che, attraverso la garanzia dell'anonimato, offrono l'impunità per quanti vogliono perpetrare truffe ed attività illegali;

nel corso del 2003 il frutto di tali attività illecite avrebbe raggiunto l'astronomica somma di euro 37,5 miliardi;

appare inverosimile che uno Stato facente parte dell'Unione Europea possa di fatto impunemente offrire copertura per attività criminali e comunque illecite provenienti dalle organizzazioni criminali di tutti gli altri Paesi —:

quali iniziative, a livello comunitario, si intendono assumere affinché sia stroncato il traffico di attività illecite che hanno comoda sede nella *City* di Londra. (3-03887)

* * *

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:

in data 12 marzo 2003 veniva sottoposta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti una interrogazione a risposta in Commissione (5/01764) in merito alla piena funzionalità del Porto di Venezia durante la fase di cantiere per la costruzione del Mo.S.E. e durante la gestione ordinaria dell'opera;

nella risposta (24 giugno 2003) il Sottosegretario Nino Sospiri rinviava alla lettura di uno studio presentato nell'ottobre del 2002 dal concessionario unico Consorzio Venezia Nuova;

nello studio si disegnava una situazione di tranquillità per la continuità delle attività del Porto di Venezia, particolarmente laddove si afferma: « Occorre mettere in evidenza che lo spostamento del traffico passeggeri da Lido a Malamocco in occasione di eventi di chiusura consente, grazie all'inserimento della conca, una riduzione dei tempi di attesa complessivi rispetto al caso senza conca e senza trasferimento del traffico passeggeri. La possibilità, inoltre, di deviare anche il traffico delle cosiddette navi "ad orario fisso" alla bocca di Malamocco, consente di introdurre, limitatamente agli episodi di chiusura delle barriere al Lido, un ritardo nelle corse (stimabile in circa 2 ore) sicuramente accettabile rispetto al caso di una interruzione in attesa del ritorno alla normalità dei transiti attraverso il Lido (che potrebbe durare in alcuni casi anche 6/8 ore); da tali considerazioni si conclude che l'accesso al porto da parte di tale settore di trasporti comunque non è mai impedito con la nuova configurazione. »;

a quanto risulta agli interpellanti, la fase di Valutazione di Impatto Ambientale aveva già sottolineato la scarsa veridicità