

Giordano, Bova, Caldarola, Chianale, Dameri, Coluccini, Buglio, Pisa, Marone, Adduce, Luongo, Maran, Mariotti, Nigra, Zunino ».

(1° dicembre 2004)

**(Sezione 4 – Questioni attinenti all'elaborazione del progetto di metropolitana da parte del comune di Bologna)**

**D)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, per sapere – premesso che:

ai sensi della legge n. 211 del 1992, il comune di Bologna ha presentato al ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto definitivo della linea 1, approvato con delibera di giunta del 28 novembre 2000, progr. n. 1323/2000, esecutiva in pari data; la prima tratta funzionale della linea 1 è stata ammessa a finanziamento del Cipe, con delibera n. 76 del 3 maggio 2001, con lo stanziamento di un finanziamento ministeriale pari a 90,610 milioni di euro;

il progetto definitivo della prima tratta funzionale è stato rimodulato sulla base delle prescrizioni del Cipe, di cui alla delibera 3 maggio 2001, ottenendo la conferma del precedente finanziamento con delibera Cipe del 14 febbraio 2002;

con delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, il Cipe, in attuazione della legge n. 443 del 2001, ha provveduto ad inserire l'intera rete *Mab* (linea 1 e linea 2) nel primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale e ha, altresì, previsto il finanziamento statale dell'intera opera, proposta all'approvazione sotto forma di progetto preliminare e da realizzarsi secondo la nuova disciplina prevista dal decreto legislativo n. 190 del 2002, con particolare riferi-

mento alla figura del *general contractor*, di cui all'articolo 9 del citato decreto legislativo;

pertanto, con delibera di giunta immediatamente esecutiva del 9 dicembre 2002, progr. n. 460/02, il comune di Bologna ha approvato il progetto preliminare della infrastruttura;

tale progetto è stato redatto ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 190 del 2002, corredato dello studio di impatto ambientale, presentato al ministero delle infrastrutture e trasporti il 15 dicembre 2002, ex articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002, e della localizzazione urbanistica;

con delibera n. 67, in data 1° agosto 2003, il Cipe, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002, ha approvato, con le prescrizioni proposte dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare della linea 1 della metropolitana leggera automatica di Bologna (Staveco-Stazione-FS-Fiera Michelino) ed opere connesse;

specificatamente le prescrizioni, cui è condizionata l'approvazione del progetto preliminare e a cui il comune dovrà attenersi nello sviluppo del progetto definitivo, concernono:

a) l'introduzione di strumenti di contenimento all'accessibilità di mezzi privati, in relazione alla funzionalità dei parcheggi di Staveco e Michelino;

b) il reinserimento delle stazioni di Regione-S. Donato e Liberazione, il cui costo viene previsto a carico del comune e stimato in 38,712 milioni di euro (al rustico delle sole opere civili);

c) l'integrale rispetto delle prescrizioni dello studio di impatto ambientale;

quanto all'assegnazione del contributo (punto 2), con la suddetta delibera il Cipe ha rideterminato il costo dell'intervento della linea 1 della metropolitana in 443,866 milioni di euro ed ha assegnato un contributo, in termini di volume ed investimenti, di 216,171 milioni di euro, con-

fermando per la prima tratta le risorse recate dalla legge n. 211 del 1992 (pari a 90,610 milioni di euro);

con nota prot. uff. u.i.i. n. 273 del 19 settembre 2003, il comune di Bologna ha trasmesso al ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto preliminare della metropolitana automatica di Bologna della linea 1, rimodulato secondo le indicazioni fornite con la delibera del Cipe n. 67 del 1° agosto 2003;

in data 8 ottobre 2003, il progetto preliminare della linea 1, conforme alla citata delibera Cipe, ha ottenuto l'approvazione in linea tecnica da parte della commissione interministeriale prevista dalla legge n. 211 del 1992;

in data 27 ottobre 2003, con delibera pg. n. 183897/2003, esecutiva in pari data, la giunta del comune di Bologna ha approvato il progetto preliminare della linea 1 della metropolitana leggera automatica di Bologna (*Mab*), reso conforme alle prescrizioni della delibera Cipe 1o agosto 2003, corredato dello studio di impatto ambientale;

nel novembre 2003 il progetto definitivo della linea 1, primo lotto, reso conforme alle prescrizioni della delibera Cipe del 1o agosto 2003, è stato trasmesso al ministero delle infrastrutture e dei trasporti (*ex tif 5*);

con successiva delibera p.g. n. 184302/2003, n. o.d.g. 271/2003, il consiglio comunale ha approvato il piano economico finanziario, come previsto dall'articolo 201 del decreto legislativo n. 267 del 2000;

in data 19 dicembre 2003 il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia Romagna hanno sottoscritto l'intesa generale quadro, in cui, ferme restando le dotazioni finanziarie specifiche approvate con delibera Cipe del 1o agosto 2003, le parti, con il coinvolgimento del comune di Bologna e degli enti locali interessati, si sono impegnate a

superare le divergenze verificatesi per la realizzazione della metropolitana di Bologna;

in data 25 marzo 2004 il progetto definitivo della linea 1, primo lotto, reso conforme alle prescrizioni della delibera Cipe del 1o agosto 2003, ha ottenuto l'approvazione in linea tecnica da parte della commissione interministeriale prevista dalla legge n. 211 del 1992;

la Corte costituzionale, con sentenza n. 233 del 16 luglio 2004, in accoglimento del ricorso per conflitto di attribuzione avanzato dalla regione Emilia Romagna, ha annullato la deliberazione Cipe n. 67 del 1° agosto 2003;

in data 12 ottobre 2004, con delibera pg 209134/2004, la giunta ha approvato il progetto preliminare della prima tratta funzionale della linea 1 della metropolitana leggera (Metrotranvia) e il tracciato dell'intera linea 1, trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (*ex tif 5*) in data 15 ottobre 2004, e gli indirizzi per la definizione del tracciato della linea 1 della metropolitana leggera (Metrotranvia) sono stati poi approvati dal consiglio comunale in data 8 novembre 2004, con delibera 221543/2004;

in data 9 novembre 2004, la giunta ha approvato con delibera 231871/2004 il progetto definitivo della prima tratta funzionale della linea 1 ed il progetto preliminare dell'intera linea 1 della metropolitana leggera (Metrotranvia) di Bologna, in attuazione delle leggi n. 211 del 1992 e n. 443 del 2001 e per il conseguimento dei rispettivi finanziamenti ministeriali;

in data 10 novembre 2004 il progetto definitivo del primo lotto funzionale della metropolitana leggera (Metrotranvia) è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (*ex TIF 5*), alla regione Emilia Romagna e all'Ustif di Bologna;

in data 10 novembre 2004 il progetto preliminare dell'intera linea 1 della metropolitana leggera (Metrotranvia), ai sensi del decreto legislativo n. 190 del 2002, è

stato trasmesso ai ministeri delle infrastrutture e dei trasporti (segreteria tecnica del Ministro), per i beni e le attività culturali, dell'ambiente e della tutela del territorio e delle attività produttive e alla regione Emilia Romagna;

in ottemperanza all'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo n. 190 del 2002, il progetto preliminare dell'intera linea 1 della Metrotranvia è stato trasmesso, relativamente agli elaborati di loro competenza, alla soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio (25 novembre 2004), alla soprintendenza per i beni archeologici (25 novembre 2004), ad Anas (il 26 novembre 2004), a Rfi (26 novembre 2004), ad Autostrade (29 novembre 2004), ad *Hera* (29 novembre 2004), *Wind* (29 novembre 2004), *Enel* (29 novembre 2004), *Fastweb* (29 novembre 2004), *Albacom* (30 novembre 2004), *Achanto* (30 novembre 2004), *Telecom* (2 dicembre 2004), autorità di bacino (2 dicembre 2004), servizio tecnico bacino Reno (7 dicembre 2004), Consorzio Reno Palata (7 dicembre 2004), Consorzio bonifica renana (7 dicembre 2004), Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del canale di Reno (7 dicembre 2004), ai fini delle acquisizioni dei pareri degli enti gestori delle interferenze con il tracciato della Metrotranvia;

in data 23 novembre 2004 il pre-Cipe ha rinviato l'ammissione del progetto di Metrotranvia alla successiva seduta del Cipe, motivando tale scelta con la necessità di ulteriori approfondimenti;

in data 25 novembre 2004 la commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042 del 1969, come integrata dall'articolo 5 della legge n. 211 del 1992, ha esaminato il progetto definitivo del primo lotto funzionale della Metrotranvia e ha ritenuto ammissibile in linea tecnico-economica il progetto stesso, subordinatamente all'ottemperanza di alcune prescrizioni;

in data 30 novembre 2004 il comune di Bologna ha trasmesso lo studio di impatto ambientale relativo all'intera linea 1 della Metrotranvia al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in quanto

soggetto competente ai sensi del decreto legislativo n. 190 del 2002; tale studio è stato, poi, trasmesso per conoscenza alla regione Emilia Romagna;

in data 3 dicembre 2004 il comune di Bologna, secondo le modalità previste dall'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190 del 2002 e dall'articolo 14, comma 2, della legge regionale n. 9 del 1999, ha richiesto al bollettino ufficiale della regione Emilia Romagna di pubblicare l'avviso dell'avvenuto deposito del progetto preliminare dell'intera linea 1 della Metrotranvia e del relativo studio di impatto ambientale, ai fini dell'espletamento delle procedure di pubblicazione del progetto medesimo —:

se il Presidente del Consiglio dei ministri sia a conoscenza di quanto descritto in premessa e dell'esigenza di decidere rapidamente, affinché non siano perduti i finanziamenti disponibili, e se il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri interpellati abbiano già deciso di adottare iniziative tali da garantire che il Cipe decida il più rapidamente possibile e, comunque, in modo da garantire la concessione dei finanziamenti.

(2-01406) « Grandi, Siniscalchi, Grignafini, Panattoni, Zanotti, Grillini, Trupia, Tidei, Sasso, Preda, Olivieri, Sabattini, Fumagalli, Dameri, Buffo, Benvenuto, Vertone, Magnolfi, Vigni, Ruzzante, Chiti, Carboni, Oliverio, Kessler, Agostini, Bielli, Crisci, Martella, Mantini, Petrella, Vianello, Pigionica, Bettini, Bonito, Giulietti, Tedeschi, Sgobio ».

(14 dicembre 2004)

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

il comune di Bologna, negli anni 2000-2003, ha elaborato un progetto di

metropolitana automatica leggera (progetto *Mab*), ammesso ai finanziamenti, sia della legge n. 211 del 1992, sia della cosiddetta « legge obiettivo »;

in particolare, ai sensi della legge n. 211 del 1992, è stato concesso, con delibera Cipe, in data 3 maggio 2001, finanziamento statale pari a 90,610 milioni di euro, relativamente alla linea 1 - prima tratta Fiera-Stazione, poi confermati in sede di approvazione del progetto definitivo, dapprima in data 30 aprile 2002 e successivamente in data 10 agosto 2003, poi definitivamente validati in sede tecnica, con voto in data 25 marzo 2004 della commissione interministeriale 1221, di cui all'articolo 5 della legge n. 211 del 1992;

ai sensi cosiddetta « legge obiettivo » e del decreto legislativo n. 190 del 2002 è stato concesso con delibera Cipe 1° agosto 2003 finanziamento statale pari a 216 milioni di euro, relativamente alla linea 1 - seconda tratta;

il progetto preliminare complessivo della linea 1 era stato approvato dal Cipe con la citata delibera 1° agosto 2003, a seguito del procedimento istruttorio previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002, che, come noto, prevede che:

*a)* il progetto preliminare dell'opera indichi le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali ed i limiti di spesa delle opere da realizzare, ivi comprese quelle necessarie per mitigare e compensare gli impatti;

*b)* quando l'opera è soggetta a valutazione di impatto ambientale sulla base della legislazione regionale, il progetto sia corredato da studio di impatto ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge regionale (legge regionale n. 9 del 1999, come avvenuto con il progetto *Mab*, con pubblicazione sul bollettino ufficiale della regione per consentire le osservazioni);

*c)* il progetto venga presentato al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e della tutela del

territorio e per i beni e le attività culturali ed alla regione per acquisire le relative valutazioni;

*d)* tali valutazioni (da rendere entro 90 giorni dalla ricezione del progetto) siano acquisite dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che cura l'istruttoria e che deve nei successivi 60 giorni presentare la propria proposta al Cipe;

*e)* la valutazione di compatibilità ambientale sia resa dal ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, ai sensi degli articoli 17 e 18 dello stesso decreto legislativo n. 190 del 2002;

relativamente all'intero progetto della linea 1, il comune di Bologna aveva, quindi, acquisito tutte le valutazioni di competenza delle varie amministrazioni competenti per legge, necessarie alla presentazione del progetto al Cipe, tra cui anche lo studio preliminare di fattibilità ambientale dell'intera linea 1 pubblicato (anche sul bollettino ufficiale della regione Emilia Romagna) e depositato presso tutte le suddette amministrazioni per consentirne la conoscenza e la presentazione di osservazione da parte dei soggetti interessati; il tutto in conformità al disposto della legge regionale n. 9 del 1999 e all'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002;

i preliminari studi ambientali riguardanti l'intera linea 1 — e quindi anche quelli relativi alla prima tratta Fiera/Stazione — erano stati oggetto della procedura prevista dal decreto legislativo n. 190 del 2002, in quanto il comune di Bologna aveva formalmente optato per l'esame unitario a fini della valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dallo stesso decreto; ed in conformità a tale disciplina si erano anche pronunciate la provincia di Bologna e la regione Emilia Romagna, a seguito degli adempimenti posti dalla legge regionale n. 9 del 1999 a carico del comune di Bologna (pubblicazione e deposito dello studio ambientale);

la delibera Cipe del 1° agosto 2003 è stata poi impugnata alla Corte costituzionale dalla regione Emilia Romagna, a

seguito della pronuncia n. 303 del 2003 della stessa Corte relativa alla cosiddetta « legge obiettivo »;

la Corte costituzionale, in accoglimento di tale ricorso, ha annullato la delibera Cipe di ammissione ai finanziamenti della cosiddetta « legge obiettivo », con sentenza n. 233 dell'8 luglio 2004;

relativamente al finanziamento della linea 1 - prima tratta Fiera/Stazione, già concesso ai sensi della legge n. 211 del 1992, la sua permanenza appare, allo stato, condizionata non solo dalla realizzazione di un progetto di metropolitana avente le stesse caratteristiche di linea, tecnologiche, funzionali e prestazionali di quello per il quale si è definitivamente concluso l'iter ai sensi della legge n. 211 del 1992, ma anche dal rispetto della scadenza del 31 dicembre 2004 entro la quale (ai sensi dell'articolo 32, comma 49-bis, della legge n. 326 del 2003) devono essere impegnate le risorse stanziare ai sensi della legge n. 211 del 1992 nel biennio precedente, trattandosi nel caso in esame di progetto approvato dal Cipe nell'anno 2003;

relativamente alla linea 1 - seconda tratta Stazione-Steveco, l'annullamento della delibera Cipe, ad opera della citata sentenza della Corte costituzionale del luglio 2004, ha conseguentemente annullato e reso indisponibile il relativo finanziamento;

nel corso delle procedure previste sia dalla cosiddetta « legge obiettivo » che dalla legge n. 211 del 1992 sulla metropolitana automatica leggera di Bologna, si è pronunciata positivamente l'apposita commissione interministeriale 1221 su istruttoria tecnica altrettanto positiva effettuata dalla direzione trasporti del ministero delle infrastrutture e dei trasporti (da ultimo in sede di valutazione del progetto definitivo della linea 1, prima tratta, del progetto *Mab*, preliminarmente alla valutazione positiva della commissione 1221 del 25 marzo 2004);

il comune di Bologna ha variato radicalmente il progetto *Mab*, redigendo

un progetto denominato « metrotranvia » del tutto alternativo al progetto *Mab* per i seguenti aspetti:

a) *Mab* è un metro automatico leggero, mentre il nuovo progetto è definito come Metrotranvia (in realtà è un tram che in parte va in sotterraneo); in altri termini, è altra diversa tecnologia, con diverse caratteristiche e prestazioni funzionali e trasportistiche;

b) in particolare, mentre il progetto *Mab* era previsto totalmente in galleria profonda e, quindi, in sede propria, le tecnologie del sistema e materiale rotabile di caratteristiche metrotranviarie sono previste sia per un tracciato in galleria, con sede totalmente propria (nella tratta Fiera/Saffi), sia per il tracciato in superficie, con sede parzialmente propria, con tratti di uso promiscuo (nella tratta tra Saffi e Borgo Panigale);

c) il tracciato della linea 1 *Mab* prevedeva di collegare Fiera-Stazione-Piazza Maggiore e Steveco, mentre il tracciato della linea 1 della Metrotranvia presenta il seguente percorso Fiera-Liberazione-Matteotti-Stazione Centrale FS-Indipendenza-U. Bassi-Porta S. Felice-Ospedale Maggiore-Emilia Ponente-M.E.Lepido-Normandia con eventuale diramazione ospedale Maggiore/Prati di Caprara-Lazzaretto;

d) la rete *Mab* prevedeva una seconda linea per il collegamento tra Stazione-Lazzaretto-Aeroporto, mentre la rete della Metrotranvia non prevede il collegamento con l'aeroporto Marconi;

e) il tracciato della Metrotranvia si differenzia dal precedente, in quanto pur partendo da Fiera all'altezza di piazza Nettuno devia verso Borgo Panigale, uscendo in superficie a porta Saffi;

f) la velocità commerciale e la portata di passeggeri è assolutamente diversa e inferiore a quella precedente, in quanto si tratta di tecnologia inferiore (tranvia), ed uscendo in superficie presenta non solo evidenti problemi di interferenza con

l'utenza veicolare e pedonale, ma anche necessariamente un'alquanto inferiore velocità commerciale;

g) a differenza delle caratteristiche automatiche di *Mab*, il sistema Metrotram richiede l'utilizzo di 150 addetti per la guida;

h) sussistono evidenti maggiori impatti di cantierizzazione per la Metrotranvia rispetto alla rete *Mab*, in quanto, oltre alla parte in superficie, si rende necessario realizzare dopo Porta San Felice in direzione Saffi una rampa di risalita di circa 400 metri lineari;

i) la parte di tracciato comune è, quindi, Fiera-Stazione ed in parte quello verso sud fino a Piazza Nettuno (che, comunque, non rappresenta una « tratta funzionale », in quanto deve per forza proseguire verso Borgo Panigale per consentire alla « fresa » di uscire dal tunnel; per *MAB* questa sarebbe uscita a Staveco);

su tale nuovo progetto è stato a tutt'oggi assunto unicamente il parere della direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, reso con atto prot. 1470(ex tif 5)211 BO del 9 novembre 2004, avente formalmente ad oggetto « Linea Staveco-Fiera (prima tratta funzionale Stazione FS-Fiera) - Nuova soluzione progettuale »;

secondo gli interpellanti, oltre alla evidentissima violazione delle norme della cosiddetta « legge obiettivo » e del decreto legislativo n. 190 del 2002, anche qualora si sia ritenuto e si ritenga pretestuosamente di sottoporre a valutazione del Cipe unicamente il progetto della prima tratta Fiera-Stazione, non sono state comunque rispettate le specifiche prescrizioni valevoli per l'erogazione dei finanziamenti della legge n. 211 del 1992, in quanto, a seguito dell'annullamento della deliberazione Cipe del 1o agosto 2003, è già stata superata la scadenza entro cui devono essere impegnate le relative risorse, ai sensi ed in conformità dell'articolo 32, comma 49-bis, della legge n. 326 del 2003 —:

se e come si sia ritenuto possibile da parte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare della direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esprimere parere positivo sulla tratta Fiera-Stazione del nuovo progetto (metrotranvia) dopo averne accertato le profonde diversità rispetto ad un progetto (*Mab*), che si pretende assumere come simile, secondo gli interpellanti, solo al fine di sanare chiare lacune progettuali, trasportistiche, procedurali ed addirittura procedurali e di legittimità;

per quali ragioni il competente ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia pure nel quadro dell'intesa Stato-Regione Emilia Romagna e nel rispetto delle indicazioni della Corte costituzionale, non abbia richiesto al comune di Bologna di apportare modifiche progettuali non comportanti una radicale revisione della rete *Mab*, ovvero di presentare una nuova proposta progettuale corredata da tutti gli elaborati ed atti necessari come per legge;

per quali ragioni non sia stato acquisito o valutato il parere espresso dalla regione Emilia Romagna nel gennaio 2001, relativamente alla linea 1/prima tratta Fiera-Stazione del progetto *Mab*, parere che esprimeva la chiara condizione di provvedere al collegamento con l'aeroporto Marconi e che, quindi, appare ora disatteso.

(2-01407) « Raisi, Garagnani, Saglia, Airaghi, Meroi, Bocchino, Strano, Ascierio, Mazzocchi, Butti, Arrighi, Foti, Benedetti Valentini, Porcu, Landolfi, Onnis, Patarino, Polledri, Fatuzzo, Caruso, Emerenzio Barbieri, Villani Miglietta, Saia, Giulio Conti, Trantino, Tagliatalata, Ghiglia, Gianni Mancuso, Delmastro Delle Vedove, Bornacin, Riccio, Paolone, Carrara, Cirielli, Maggi, Messa, Angela Napoli, Cannella ».

(15 dicembre 2004)

***(Sezione 5 – Misure per garantire la piena funzionalità del porto di Venezia durante la fase di cantiere per la costruzione del sistema MOSE e durante la gestione ordinaria dell'opera)***

**E)**

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 interpellato un'interrogazione a risposta in commissione (n. 5/01764) in merito alla piena funzionalità del porto di Venezia durante la fase di cantiere per la costruzione del Mose e durante la gestione ordinaria dell'opera;

nella risposta (resa il 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 disegna 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 un'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 dei dati evidenziati dal proponente Consorzio Venezia nuova e dal magistrato alle acque;

la stampa veneziana, in data 27 ottobre 2004, ha denunciato come, sulla base di uno studio fino ad ora tenuto riservato dal magistrato alle acque e dal Consorzio Venezia nuova (settembre 2004), risulta che il porto di Venezia rischierebbe la chiusura durante il periodo di cantiere del Mose;

tale studio afferma che la fase critica sulle decisioni tattico-strategiche connesse alla scelta portuale risulta essere proprio la fase di cantiere, quando cioè lo scadimento dell'accessibilità portuale assume un carattere continuativo, e non periodico come nella fase di esercizio. Nella fase di cantiere, infatti, la navigazione è garantita esclusivamente dall'operatività della conca, mentre a regime risulterà ritardata solo durante i periodi di chiusura delle paratoie. Nello stesso studio si evidenzia, inoltre, che, nella misura in cui un operatore percepisce uno scadimento della qualità del servizio portuale, questi può decidere senz'altro di optare per una combinazione logistico-trasportistica completamente diversa su una determinata origine-destinazione. Ciò implica che il porto di Venezia perderà senz'altro durante la fase di cantiere operatori e traffici;

il porto è la più importante attività produttiva di Venezia, sia per il numero degli occupati che per il valore aggiunto prodotto dalle attività marittime –:

come il Governo intenda intervenire per garantire il futuro e la piena operatività del porto di Venezia;

se il Governo fosse a conoscenza dello « studio riservato » elaborato nel settembre 2004 dal Consorzio Venezia nuova;

se il presidente dell'autorità portuale di Venezia Giancarlo Zacchello fosse stato messo a conoscenza delle conseguenze del Mose sul porto di Venezia.

(2-01355) « Vianello, Martella, Cazzaro, Raffaldini, Vigni, Tolotti, Bo-

nito, Giacco, Zunino, Piglionica, Rava, Chianale, Nicola Rossi, Nigra, Cordoni, Battaglia, Calzolaio, Lolli, Grillini, Panattoni, Lucidi, Paola Mariani, Ottone, Mazzarello, Maran, Marone, Susini, Buglio, Quartiani, Leoni, Sandri, Petrella ».

(3 novembre 2004)

**(Sezione 6 – Pubblicazione su un quotidiano nazionale di un avviso a pagamento a firma del direttore generale del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio)**

**F)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro per la funzione pubblica, per sapere – premesso che:

in data 27 settembre 2004 è stato pubblicato su *Il Corriere della Sera-Economia* un avviso a pagamento dal titolo « L'ambiente come opportunità », a firma Corrado Clini, direttore generale del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;

nella pagina sono espressi giudizi nei confronti di precedenti Governi e dell'attuale Esecutivo improntati a faziosità e a uno spirito di parte. Tra le altre, si afferma: « le norme fantasiose per lo smaltimento dei rifiuti hanno assecondato una cultura antagonista, spesso collegata a interessi non trasparenti »; « il gioco dell'oca delle autorizzazioni ambientali tra amministrazioni centrali, regioni e autorità locali ha contribuito spesso alla delocalizzazione delle nostre imprese »; « negli ultimi tre anni, grazie alla visione ed al lavoro ostinato del Ministro Altero Mat-

teoli, è stato avviato un processo di revisione, fondato sulle politiche ambientali come opportunità per lo sviluppo »;

tali affermazioni di segno chiaramente « politico », secondo gli interpellanti, diffamanti l'attività di precedenti Governi, travalicano le funzioni proprie di un pubblico funzionario nell'esercizio delle sue funzioni –:

se non si ritenga che tale iniziativa di Corrado Clini travalichi le funzioni proprie di un pubblico dirigente, in particolare quelle norme che vietano ogni commistione tra funzioni politiche e funzioni amministrative;

chi abbia pagato l'avviso in oggetto;

quali responsabilità abbia ricoperto presso il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio Corrado Clini in precedenti Governi, dal momento che lo stesso, per quanto affermato nell'avviso in discussione, sembra essere stato assunto solo « qualche mese fa » presso lo stesso ministero.

(2-01321) « Vianello, Vigni, Abbondanzieri, Zanotti, Zunino, Ruzzante, Banti, Ceremigna, Mazzuca Poggiolini, Realacci, Raffaldini, Acquarone, Maura Cosutta, Lion, Cima, Pappaterra, Albertini, Pisicchio, Zanella, Frigato, Reduzzi, Duilio, Burton, Adduce, Galeazzi, Luongo, Martella, Marone, Michele Ventura, Giulietti, Calzolaio, Tocci, Nigra, Quartiani, Buglio, Paola Mariani, Russo Spena, Vendola, Pispia, Cazzaro, Bimbi, Bottino, Preda, Panattoni, Sabattini, Rava, Rossiello, Grillini, Carli, Tolotti, Duca, Petrella, Bonito, Tonino Loddo, Sinisi, Stramaccioni, Spini, Sandi, Ruggia, Rotundo, Sedioli, Pinza, Merlo ».

(1° ottobre 2004)

**(Sezione 7 – Costi inerenti alla gestione dei centri di permanenza temporanea ed alle operazioni di rimpatrio degli immigrati irregolari)**

**G)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere – premesso che:

dopo gli ennesimi sbarchi *record* di immigrati clandestini registratosi nel mese di settembre 2004 sulle coste siciliane, è impossibile non parlare di vera e propria emergenza;

nel mese di settembre 2004 erano quasi 900 gli immigrati ospitati nei centri di prima accoglienza di Lampedusa, dato estremamente preoccupante considerato che il centro di permanenza temporanea di Lampedusa ha una capienza di soli 190 posti;

cento clandestini, a causa della mancanza di disponibilità di sistemazione nei centri di permanenza temporanea di Lampedusa ed Augusta, con ordinanza del questore di Siracusa Vincenzo Mauro, sono stati liberati, con l'intimazione a lasciare il territorio italiano entro 5 giorni;

in continuazione si è costretti ad organizzare ponti aerei per trasferire centinaia di immigrati in altre strutture di accoglienza situate in Sicilia e Calabria;

il sovraffollamento dei centri di permanenza temporanea contribuisce a creare tensioni tra gli immigrati, che si trasformano, sempre più spesso, in veri e propri tentativi di sommossa finalizzati alla fuga, procurando, come è ovvio, ingenti danni alle strutture. I centri di accoglienza sono destinati, quindi, a continue e costose opere di ristrutturazione;

i dati statistici indicati dagli organi di stampa sottolineano che nel 2003 solo nel 51 per cento dei casi i centri di permanenza temporanea sono riusciti a portare

a termine il fine per il quale sono stati costruiti, il rimpatrio degli immigrati irregolari trattenuti;

pur se è doveroso prima di tutto considerare l'allarmante problema sociale e di ordine pubblico che comporta inevitabilmente questo esodo massiccio di immigrati clandestini sulle nostre coste, allo stesso tempo non è dato trascurare quali sono le spese che gravano sulla collettività per finanziare le prestazioni sanitarie, le prime cure, il sostentamento alimentare, il trasporto, il trasferimento e l'imbarco degli immigrati clandestini che approdano sulle coste del nostro Paese e soggiornano nei centri di permanenza temporanea;

dai dati trapelati da indiscrezioni del ministero dell'interno, così come annunciato su un articolo pubblicato da *Il Corriere della Sera*, in data 14 settembre 2004, ben 158 milioni di euro sono stati spesi nel 2003 per sostenere le spese relative alla gestione del problema clandestini –:

quali siano attualmente i reali costi diretti ed indiretti che devono essere sostenuti per mantenere i centri di permanenza temporanea e le operazioni collegate al rimpatrio degli immigrati irregolari che sbarcano sulle coste del territorio italiano;

quali siano i tempi previsti dal ministero dell'interno per far sorgere i nuovi centri di permanenza temporanea e, se già definiti, quali siano i luoghi che sono stati indicati per tale finalità.

(2-01377)

« Polledri, Cè ».

(25 novembre 2004)

**(Sezione 8 – Ritardo dell'Interpol francese nella trasmissione di informazioni richieste dall'autorità giudiziaria italiana)**

**H)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere – premesso che:

al detenuto Paolo Persichetti, condannato alla pena di 22 anni e sei mesi di

reclusione, con fine pena fissato nel settembre 2018, è stato negato il permesso premio previsto dall'articolo 30-ter della legge n. 354 del 1975;

il detenuto Paolo Persichetti ha espiato la pena minima per accedere ai permessi premio;

nell'agosto 2004 il magistrato di sorveglianza ha rigettato la sua richiesta perché non risultano pervenute le informazioni richieste all'*Interpol* francese, in ordine alla decennale permanenza del Persichetti in Francia;

risulta che il giudice abbia richiesto le informazioni all'*Interpol* francese il 3 dicembre 2003, in seguito alla presentazione dell'istanza di permesso premio da parte del Persichetti;

nel dicembre 2004 il tribunale di sorveglianza di Roma ha rigettato il reclamo del Persichetti al diniego del giudice di sorveglianza dell'agosto 2004;

il Persichetti ha iniziato lo sciopero della fame, al fine di stigmatizzare una situazione, secondo gli interpellanti, a dir poco paradossale, in quanto un beneficio previsto dall'ordinamento penitenziario gli è stato negato solo a causa dell'ingiustificato ritardo nella trasmissione delle informazioni richieste;

è inaccettabile, a parere degli interpellanti, che un'eventuale decisione positiva del giudice possa essere paralizzata dal mancato adempimento, da parte dell'*Interpol* francese, delle informazioni richieste fin dal 3 dicembre 2003 —:

se non ritenga grave la ragione di tale ritardo, considerate le conseguenze negative che il diniego può avere sul percorso di reinserimento sociale del Persichetti;

se e quali iniziative intenda adottare al fine di ottenere, da parte dell'*Interpol* francese, l'adempimento di una richiesta proveniente dalle nostra autorità giudiziarie.

(2-01405) « Mascia, Deiana, Pisapia, Russo Spena, Giordano ».

(14 dicembre 2004)

### **(Sezione 9 – Episodi di vandalismo nella provincia di Vicenza)**

#### **I)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

la notte del 30 ottobre 2004 in località Pove, nei pressi di Bassano del Grappa, vengono forate le gomme di tre mezzi parcheggiati in via Bosa;

la stessa notte viene presa di mira una piantagione di olivi dove vengono spezzate cinquanta piante, nel luogo dell'incursione vandalica viene lasciata la scritta « torneremo »;

la notte fra il 1° ed il 2 novembre 2004 circa cento vetture in sosta in Bassano del Grappa, tra via Piave, via Trieste e via IV Annata, sono state oggetto di un atto vandalico, che ha portato alla foratura delle gomme;

il 16 novembre 2004 in Valle Santa Felicita un rogo distrugge cinque bobine di cavi Enel del costruendo elettrodotto del Grappa;

il giorno 18 novembre 2004 in località Forcella, a Rubbio, le fiamme « zittiscono » il ripetitore di Radio Rai;

la stessa sera viene incendiato il quadro elettrico della centrale dell'acquedotto del posto, lasciando a secco una decina di famiglie;

nelle primissime ore del mattino del 23 novembre 2004 viene effettuata una nuova incursione vandalica contro le auto in sosta parcheggiate in via Bachelet, sempre in Bassano del Grappa, nella stessa occasione in via La Pira viene dato fuoco ad un escavatore; viene, inoltre, lasciata una scritta *in loco* che recita: « vandali? »;

il giorno 25 novembre 2004 viene appiccato un incendio, con conseguente danneggiamento, del ripetitore Telecom a Camposolagna;

durante la notte del 9 dicembre 2004 a Campese ed in località Sant'Eusebio

vengono forati gli pneumatici di circa 250 auto, da ricordare che alcune di esse erano parcheggiate in giardini privati;

da ultimo nella notte tra domenica 12 e lunedì 13 dicembre 2004 il cimitero di Angarano viene profanato e distrutto. Il bilancio parla di 180 lapidi profanate, più di 50 urne cinerarie infrante (in alcune il contenuto era ben visibile), decine di monumenti sepolcrali devastati. Non vengono neanche risparmiati i mazzi dei fiori riposti dai parenti e le immagini dei defunti: presi a calci e sparpagliati ovunque i primi, impietosamente fatte a pezzi le seconde. Chi ha colpito ha volutamente scelto le tombe più fragili, comprese quelle di sessanta suore che riposano tutte all'ombra della stessa effigie, una croce;

ma la cosa più inquietante sono le scritte lasciate nel cimitero che hanno come obiettivo il vicequestore, il sindaco di Bassano del Grappa e il vicesindaco, scritte il cui contenuto non è giunto all'opinione pubblica viste le indagini in corso;

nella stessa sede vengono rinvenute scritte contro le guardie padane, scritte che recitano « In questa società di (...) siamo contenti di essere le bestie » oppure « rimpiangerete Attila »; ma vi sono scritte che fanno alzare il livello di pericolosità del gesto, visto che fanno riferimento al Ministro della giustizia Roberto Castelli ed al Ministro Calderoli; al primo viene scritto « Hai un occhio buono per l'autopsia », mentre delle invettive dirette al secondo non è giunto il contenuto —:

dato il numero di casi e la frequenza degli episodi vandalici nei confronti della cittadinanza, nonché l'attacco sicuramente politico contro il movimento della Lega Nord federazione padana, nelle figure delle guardie padane, ma soprattutto dei Ministri minacciati dalle scritte, se i fatti corrispondano a verità e, in caso affermativo, quali iniziative si siano poste in essere per arginare il fenomeno.

(2-01408) « Didonè, Cè ».

(17 dicembre 2004)

**(Sezione 10 – Risultati ottenuti fino ad ora nell'opera di contrasto dell'emergenza rifiuti a Napoli)**

**L)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, per sapere – premesso che:

la regione Campania continua a vivere in una condizione di « drammatica emergenza » per le difficoltà connesse alla gestione dei rifiuti;

il Governo, la cui attenzione – nel corso degli ultimi tre anni – è stata richiamata sul punto con numerose iniziative di indirizzo e controllo, si è determinato, nel marzo 2004, a disporre la sostituzione del commissario onorevole Antonio Bassolino con il commissario prefetto Corrado Catenacci;

il commissario Catenacci, nei mesi scorsi, ha posto in essere atti volti ad affrontare il problema per tentare una soluzione, mettendo, in tal modo, in luce le gravissime inadempienze della precedente gestione e prospettando impegnative iniziative da intraprendere, con responsabilità da parte di ciascuna amministrazione per uscire dall'emergenza;

pochi giorni fa lo stesso commissario Catenacci ha annunciato a mezzo stampa di voler « chiudere la struttura commissariale il prossimo 31 dicembre 2004 », anche perché « non ci sono più fondi a disposizione e non sappiamo come andare avanti » —:

se non ritenga necessario fornire ogni utile elemento che renda conto del lavoro svolto finora per risolvere il dramma rifiuti in Campania, dei risultati ottenuti e, soprattutto, dei programmi predisposti per risolvere il problema.

(2-01403) « Mazzoni, Volontè, Ciro Alfano, Perrotta, Cola, Fasano ».

(14 dicembre 2004)