

riore ritardo appare ingiustificato e comporta notevoli disagi personali, familiari e di tipo economico agli ottantadue idonei in attesa di attribuzione dell'incarico —:

se non ritenga urgente e opportuno provvedere, in tempi brevi, ad espletare le procedure necessarie per l'assegnazione dell'incarico dirigenziale agli ottantadue funzionari che ne hanno diritto. (4-00942)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

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

sono in corso i lavori di realizzazione del « Passante ferroviario » della città di Torino, un'opera questa di rilevanza strategica per la razionalizzazione del sistema di mobilità dell'intera area metropolitana torinese;

si sono sostanzialmente conclusi i lavori ferroviari del 1° lotto e sono in corso di completamento gli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico sovrastante il primo lotto;

tali opere cambiano radicalmente il volto di una porzione significativa della città con l'eliminazione della trincea ferroviaria e la realizzazione di un grande spazio riqualificato che attraversa l'intera città lungo l'asse nord/sud;

sono in corso di esecuzione i lavori delle opere sotterranee e ferroviarie del secondo lotto del passante ferroviario;

il progetto approvato, e attualmente in corso di realizzazione, prevede l'attraversamento del fiume Dora in superficie ad una quota di 10 metri sopra il piano stradale con un fortissimo impatto ambientale e paesaggistico nei confronti dell'intera area ed in particolare dei fabbricati di civile abitazione prospicienti l'asse ferroviario;

L'Amministrazione comunale torinese propone una variante progettuale finalizzata all'interramento nella parte finale del II lotto con l'abbassamento del piano del ferro al di sotto del Torrente Dora, rendendo così coerente l'intero progetto, riducendo notevolmente l'impatto ambientale delle opere, avviando un nuovo importante intervento di riqualificazione dello spazio pubblico;

tale variante comporta oneri aggiuntivi, quantificati dall'amministrazione comunale in 180 miliardi pari a circa il 15 per cento dell'importo totale dei due lotti —:

se non ritenga di assumere adeguate iniziative perché si aderisca alle richieste dell'amministrazione comunale di variante del II lotto del passante ferroviario.

(2-00094) « Verneti, Merlo, Morgando, Nigra, Cima, Buemi, Benvenuto ».

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

PASETTO, CARDINALE, GENTILONI SILVERI, LUSETTI, PISTELLI e TUCILLO. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

lo sciopero del 25 settembre 2001 dei lavoratori dell'indotto ferroviario, a seguito della pubblicazione dei bandi di gara, da parte di Ferrovie dello Stato Spa per lo svolgimento dei servizi di pulizia per gli immobili ed il materiale rotabile, è dovuto ad un atteggiamento di scarsa considerazione, da parte della società, degli impegni presi con i lavoratori e con le organizzazioni sindacali, non ultimo alla scarsa importanza data dalla società alla definizione delle direttive e delle azioni di regolazione necessarie ad accompagnare il processo di liberazione del comparto in tutte le sue componenti;

nei bandi di gara non è prevista alcuna clausola sociale che consenta la tutela dell'occupazione da parte dei su-

bentranti, così come invece è previsto dal Patto delle regole nel settore dei trasporti stipulato il 23 dicembre 1998 e sottoscritto anche da Confindustria, cui Ferrovie dello Stato aderisce;

nella *Gazzetta Ufficiale* è stato pubblicato il decreto del Ministro del lavoro, Roberto Maroni, che fissa i minimi retributivi di cui tener conto nelle gare per l'affidamento dei servizi di pulizia delle Ferrovie dello Stato, e che il valore contrattuale fissato nel decreto è più alto di quello previsto dai bandi pubblicati da Ferrovie dello Stato;

si prevedono riduzioni sia in termini finanziari sia nei livelli occupazionali di questo settore —:

quali provvedimenti siano stati adottati o s'intendano adottare coerentemente con gli impegni fin qui intrapresi dal Governo, considerato quanto tali scioperi si riflettano negativamente sulla già critica situazione dei trasporti e sui livelli occupazionali. (5-00259)

ADDUCE, PIGLIONICA e DUCA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la città di Matera è l'unico capoluogo di Provincia in Italia a non essere raggiunto dalla rete ferroviaria;

la Regione Basilicata rientra nel progetto di corridoio Adriatico-Jonico;

secondo una recente indagine promossa dall'Istituto Tagliacarne, Matera e il territorio murgiano risultano al penultimo posto, in termini percentuali, circa il livello complessivo di infrastrutturazione;

la crescita economica del comprensorio, in particolare legata al settore del mobile imbottito, che sta per ottenere il riconoscimento legislativo di distretto, evidenzia parametri da nord-est del Paese;

tali risultati, rilevantissimi per il contesto socioeconomico, rischiano di essere pregiudicati dalla diseconomia della rete di trasporti;

la tratta ferroviaria Ferrandina-Matera-Bari, in fase di realizzazione da anni, rappresenta una priorità per collegare quest'area importante del Mezzogiorno con il resto del Paese;

nel Piano Generale dei Trasporti approvato nella scorsa legislatura sono state individuate adeguate risorse finanziarie finalizzate al completamento di questa direttrice ferroviaria —:

se restino confermate le risorse già stanziare e quali siano i tempi per il completamento di un'opera attesa dall'intero territorio, come dimostrano le sollecitazioni da parte delle istituzioni locali e delle forze sociali e produttive, e se effettivamente il Governo consideri tale infrastruttura tra le priorità di programma.

(5-00260)

GIUSEPPE GIANNI e TUCCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi, nel corso della recente Fiera del Levante, ha annunciato, tra i programmi del Governo, il prolungamento della tratta dell'alta velocità da Napoli a Bari;

la tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto, nonostante i lavori di elettrificazione, durati dieci anni, fa registrare tempi di percorrenza lunghi e non adeguati alla rilevanza della linea;

questa tratta è unica nel collegamento dal Tirreno allo Jonio ed era stata inserita tra le priorità del Piano Generale dei Trasporti approvato al termine della scorsa legislatura;

prima di varare nuove opere è necessario migliorare quelle esistenti, ottimizzandone i tempi di percorrenza, come nel caso della linea Battipaglia-Potenza-Taranto, che diverrebbe la principale ar-

teria ferroviaria dell'intero Mezzogiorno —:

se siano confermati gli investimenti già contenuti nel Piano Generale dei trasporti e se, considerata la rilevanza della tratta in oggetto, non si possa individuare la Battipaglia-Potenza-Taranto quale linea su cui estendere l'alta velocità. (5-00261)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

DUCA, ALBONETTI, BURLANDO, DE LUCA, MAZZARELLO, ROGNONI, SUSINI, TIDEI, ADDUCE, PANATTONI e RAFFALDINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i recenti sviluppi della legislazione nazionale, riguardanti il settore economico marittimo soprattutto con la creazione del registro navale internazionale (legge n. 30 del 1998) e con la disciplina del cabotaggio (legge n. 522 del 1999) hanno permesso dopo anni di stagnazione un incremento della flotta italiana e un sensibile aumento dell'occupazione:

i costi fiscali ed il mancato adeguamento della normativa italiana a più attuali e semplici forme di tassazione, impediscono il consolidamento dello sviluppo della flotta nazionale e costituiscono comunque fattore disincentivante della localizzazione in Italia delle imprese marittime;

il Governo sia nelle « Analisi » allegata al Documento di programmazione economico-finanziaria per il 2002-2005 (a pagina 54), che attraverso le dichiarazioni del ministro competente, aveva preso un impegno a favore di una rapida introduzione anche nel nostro Paese della cosiddetta *Tonnage tax* che è un regime fiscale forfetario parametrato sostanzialmente sul tonneggio e sull'anzianità delle navi ed alternativo al regime fiscale ordinario, per ridurre le asimmetrie fiscali esistenti tra la nostra flotta e le altre flotte europee;

la *Tonnage tax*, pur in forme articolate tra i diversi Paesi europei, è stata già introdotta in Norvegia, Olanda, Germania, Gran Bretagna e Grecia, mentre è in fase di realizzazione in Danimarca e Finlandia;

gli sgravi contributivi per il cabotaggio scadono il 31 dicembre 2001;

gli sgravi sono stati concessi sulla misura dell'80 per cento e per 3 anni, mentre negli altri Paesi europei tali sgravi sono del 100 per cento e permanenti;

nessuna norma è stata introdotta nel disegno di legge finanziaria per il 2002 presentata dall'esecutivo al Parlamento in merito all'introduzione nel nostro Paese della *Tonnage tax* e relativamente agli sgravi contributivi per il settore del cabotaggio. Ciò ha determinato sconcerto nel settore marittimo anche per gli evidenti pericoli che possono derivare all'occupazione di migliaia di lavoratori marittimi italiani. Né vengono previste misure innovative per il settore cantieristico le cui imprese mostrano evidenti segni di crisi in diverse parti d'Italia con conseguenze negative per migliaia di lavoratori;

inoltre considerato che la legge n. 51 del 2001 ha introdotto norme riguardanti l'eliminazione delle cosiddette « carrette del mare » e un contributo per la demolizione delle stesse. Una legge di notevole valore anche dal punto di vista ambientale. A tutt'oggi però il ministero non ha ancora dato seguito alle sollecitazioni e ai chiarimenti richiesti e introdotte dall'Ue —:

se e quali iniziative intenda assumere il ministro interrogato per inserire nella legge finanziaria per il 2002, od in un provvedimento collegato, misure volte all'introduzione di questi provvedimenti attesi dagli operatori del settore, dalle organizzazioni sindacali, degli imprenditori e dei lavoratori onde proseguire nella politica di consolidamento e sviluppo della nostra flotta nazionale;

se e quando intenda dare attuazione alla legge n. 51 del 2001 e a provvedere un cospicuo rifinanziamento per gli anni 2002

e 2003 visto che il numero delle navi da demolire è ancora più elevato di quello stimato;

se e come intenda intervenire a sostegno del settore delle costruzioni navali.

(5-00257)

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

l'ENAV è un ente che utilizza procedure burocratiche, incapace, a giudizio dell'interrogante di svolgere le funzioni per cui è stato istituito e per il quale lo Stato spende ingenti somme di denaro;

è necessario acclarare la responsabilità dei dirigenti dell'ente —:

se il ministro interrogato non ritenga di procedere al commissariamento dell'ENAV che a giudizio dell'interrogante ha dimostrato incapacità e irresponsabilità;

se il ministro non ritenga inoltre che sia il caso che subito una commissione tecnica ministeriale ispezioni gli aeroporti di Milano e Roma per accertare disfunzioni e carenze, promovendo subito atti di responsabilità verso gli attuali gestori.

(5-00262)

Interrogazioni a risposta scritta:

GENTILONI SILVERI e LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 8 ottobre 2001 all'aeroporto di Linate è avvenuto un drammatico e spaventoso incidente tra 2 aerei che ha spezzato la vita di 118 vite umane;

le autorità preposte hanno disposto tre diverse commissioni d'inchiesta per accertare le responsabilità dell'accaduto;

vi è una forte preoccupazione, generalizzata nel paese intero, sui sistemi di sicurezza dell'aeroporto di Linate —:

se risponda al vero che uno dei tre grandi aeroporti italiani non disponeva di un sistema radar di terra;

se risponda al vero che tale mancanza è particolarmente grave in uno scalo come Linate e che ciò abbia creato altre volte nei mesi scorsi condizioni di particolare rischio in caso di nebbia;

se risponda al vero che il nuovo sistema radar non è ancora stato regolarmente certificato, mentre il vecchio era stato disattivato da oltre un anno;

se il ministro interrogato, nell'ambito dei suoi poteri, intenda verificare se gli obiettivi di risparmio e di riduzione dei costi abbiano spinto i responsabili a disattivare un sistema radar prima della piena operatività di quello successivo;

se non sia il caso di accertare eventuali responsabilità dell'Enav nonché del ministro interrogato che risulta carente nei suoi poteri di controllo;

per quale motivo il ministro medesimo, data la gravità dell'accaduto, non abbia ritenuto opportuno confrontarsi con il Parlamento per riferire sul tema, inviando solamente un Sottosegretario privo di deleghe.

(4-00926)

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

la recente relazione del dipartimento dell'Aviazione civile ha denunciato che alcuni aeroporti italiani presentano un evidente stato di degrado;

i giudizi della suddetta relazione sono severi in particolare per l'aeroporto civile di Fontanarossa di Catania, dotato di strumenti obsoleti, privo di rivelatori di vento, carenza assai grave, considerata la presenza dell'Etna e quindi del pericolo delle sempre più frequenti ceneri vulcaniche;

l'aeroporto è dotato di una sola pista che oltretutto non è a norma con le misure di sicurezza perchè più corta rispetto ai minimi stabiliti —:

se non ritenga opportuno intervenire con la massima urgenza, anche alla luce del gravissimo incidente accaduto all'Aeroporto Linate di Milano, al fine di provvedere affinché le gravi disfunzioni rilevate vengano risolte nel più breve tempo possibile, per garantire a tutti gli utenti il diritto alla massima sicurezza. (4-00929)

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

le sistemazioni degli svincoli che immettono sulla strada statale 131 coincidono col verificarsi di numerosi incidenti;

l'arteria principale che unisce Cagliari, Oristano e Sassari è percorsa quotidianamente da migliaia di pendolari, molti dei quali si dirigono da Oristano verso i centri dell'agro di Terralba, Arborea e molti altri;

numerosi altri ancora muovono verso la provincia di Cagliari, in direzione di Guspini, Gonnosfanadiga, Villacidro e dintorni (e viceversa);

i lavori in corso subiscono, su più tratti, ulteriori gravi ritardi rispetto ai tempi previsti;

in uno dei casi specifici, vedasi Marrubiu (Oristano), ai ritardi sul termine dei lavori si somma la pessima visibilità e funzionalità stradali, sia in entrata sia in uscita;

la riapertura temporanea dello svincolo non ha diminuito ma al contrario accentuato i rischi per chi debba raggiungere dalla principale strada statale della regione il centro di Marrubiu, arrivando da Cagliari, o viceversa per chi, provenendo da Marrubiu, muova in direzione di Oristano;

è stata resa nota dagli organi di stampa la volontà di alcuni cittadini pendolari, che operano presso le scuole dell'obbligo di Terralba, di intervenire addirittura con un esposto-denuncia presso la procura della Repubblica —:

se non ritenga urgente intervenire affinché l'Azienda competente disciplini l'attraversamento della strada e l'immissione d'ingresso ed uscita dalle direttrici citate, migliorando la segnaletica e le condizioni di sicurezza specie riguardo le ore notturne. (4-00932)

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

come si è appreso da numerose agenzie di stampa e dalla trasmissione televisiva *Striscia la notizia*, esistono numerosissimi depositi giudiziari (36 mila) ove giacciono attualmente più di un milione e mezzo di auto e altri veicoli requisiti, e il cui costo per l'erario supererebbe i 1.000 miliardi di lire —:

quale soluzione il ministro interrogato intenda adottare per porre fine a tale spesa scandalosa e ingiustificata. (4-00945)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

a tre mesi di distanza dalle violenze consumate a Genova in occasione del vertice del G8, il quadro delle responsabilità penali, su tutti i versanti, comincia a delinearsi in modo preciso;

è di assoluta importanza, laddove tecnicamente possibile, provvedere alla costituzione di parte civile nei confronti di quanti abbiano consumato reati di danneggiamento o reati contro le persone delle forze dell'ordine, per ottenere il ristoro di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali subiti —:

se abbia già provveduto, laddove tecnicamente possibile, o se comunque in-