

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI*Interrogazioni a risposta immediata:*

COLLÈ, ZELLER, BRUGGER, WIDMANN e DETOMAS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in seguito al tragico incidente del 24 marzo 1999, il traforo del Monte Bianco è stato chiuso per lavori di ripristino e di messa in sicurezza fino al mese di marzo 2002 e ad oggi possono transitare solo mezzi di peso complessivo fino a 19 quintali. Dal 13 maggio 2002 è prevista la riapertura al traffico pesante, secondo le modalità previste dal regolamento di circolazione redatto dalla commissione intergovernativa di controllo del traforo del Monte Bianco nella riunione del 3 gennaio 2002;

il regolamento in questione, all'articolo 4, prevede la possibilità di accesso al tunnel del Monte Bianco di un numero massimo di 240 *camion* l'ora;

il numero di possibili transiti giornalieri è superiore a quelli precedenti alla chiusura del marzo 1999, ammontanti a circa la metà di quelli previsti dall'articolo 4 del regolamento;

il consiglio regionale della Valle d'Aosta con due risoluzioni del 23 gennaio 2002 e del 7 marzo 2002, approvate all'unanimità, si è espresso contro l'articolo 4 del regolamento ed ha chiesto una riduzione del numero di mezzi pesanti, di almeno il 50 per cento rispetto alla situazione antecedente il marzo 1999;

la stessa modifica dell'articolo 4 del regolamento è stata richiesta con proprie deliberazioni dai consigli comunali di Morgex (4 febbraio 2002) e Courmayeur (7 febbraio 2002) e dal consiglio permanente degli enti locali della Valle d'Aosta (5 marzo 2002);

l'applicazione del regolamento e di tutte le norme di sicurezza già oggi porta spesso alla creazione di code sui due versanti del tunnel —:

se il Governo non ritenga di sostenere le istanze sopra riportate in seno alla commissione intergovernativa di controllo del traforo del Monte Bianco, aprendo, inoltre, un necessario quanto urgente tavolo di confronto con la regione Valle d'Aosta ed i suoi parlamentari. (3-00922)

IANNUZZI, LOIERO, MOLINARI, MEDURI, REALACCI, LADU, ANNUNZIATA, LETTIERI, BOCCIA, POTENZA, DE FRANCISCIS e SQUEGLIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ammodernamento ed il potenziamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria sono indispensabili per il sistema delle comunicazioni e per lo sviluppo economico del Mezzogiorno;

tale progetto, che si concreta nella realizzazione della terza corsia e nella messa in sicurezza della A3, costituisce, pertanto, una priorità assoluta non solo per il Sud, ma per l'intero Paese;

per la prosecuzione e per il completamento del progetto occorrono ancora alcuni anni ed ingenti risorse;

dall'inizio della legislatura il Governo ha manifestato ripetutamente e con grande enfasi la volontà di sviluppare la politica delle grandi opere pubbliche, al fine di rendere più efficiente e moderno il sistema infrastrutturale del Paese;

tuttavia, nel quadro della cosiddetta legge Lunardi sulle infrastrutture, è stato individuato un numero eccessivo e troppo esteso - ben diciannove - di priorità strategiche;

in ogni caso, i lavori per adeguare il tracciato della A3 procedono con lentezza, cagionando gravi disagi ai cittadini;

in risposta a precedenti atti di sindacato ispettivo (n. 5-00485 dell'11 dicem-

bre 2001 e n. 5-00716 del 6 marzo 2002), il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha affermato che il Governo intende reperire le risorse finanziarie a tal fine occorrenti;

tuttavia, anche alla luce delle indicazioni espresse dall'Esecutivo nel corso della discussione al Senato della Repubblica sul collegato alla finanziaria 2002 in materia di infrastrutture e di trasporti, non risultano definiti gli stanziamenti che occorrono per completare l'opera, né tantomeno sono stati chiariti i tempi di esecuzione —:

quale sia l'entità complessiva delle risorse necessarie per continuare e per ultimare il progetto di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, quali siano i tempi e le modalità per l'erogazione certa dei finanziamenti nonché per la prosecuzione delle opere.

(3-00923)

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

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

nei giorni scorsi il Nord Italia, e in particolare le province di Novara, Verbania, Varese, Como, Milano ed aree limitrofe, è stato interessato da un'ondata di maltempo, che ha causato gravi danni alle opere pubbliche, alle attività economiche ed ai cittadini;

frane di forte entità porteranno ad una lunga interruzione del traffico lungo le strade statali di grande comunicazione con la Svizzera: le strade statali 34 e 394 del lago Maggiore, la strada statale 337 della Val Vigizzo; migliaia di persone sono isolate o difficilmente raggiungibili;

le ripetute esondazioni del fiume Olona evidenziano una situazione di elevata criticità dell'alveo e richiedono provvedimenti per la messa in sicurezza dell'intero corso del fiume;

risulta che le regioni Piemonte e Lombardia intendono chiedere lo stato di calamità per alcune zone —:

quali interventi urgenti il Governo abbia in animo di intraprendere sia per il ripristino della circolazione e per la messa in sicurezza delle strade statali 34, 394, 337 e del bacino del fiume Olona, sia per la realizzazione di opere già inserite nei piani triennali Anas, ma non ancora finanziate e attuate, e se si ritenga di dover dichiarare lo stato di calamità naturale e di emergenza per le zone interessate.

(3-00924)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

con legge 30 aprile 1999, articolo 11 a seguito di accordo di programma tra i sindaci dei comuni e i presidenti delle Giunte regionali interessati venivano rilocalizzati programmi costruttivi finanziati con i fondi dell'articolo 18 del

decreto-legge 13 maggio 1991 n. 152, convertito con modificazioni dalla legge 12 luglio 1991 n. 203;

a seguito della riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nato dal soppresso Ministero dei lavori pubblici e della navigazione, si sarebbe dovuto già procedere al riordino delle unità organizzative e dei flussi procedurali di competenza delle stesse;

già in data 30 gennaio 2001, le organizzazioni di categoria dei soggetti attuatori stessi (ANCE, ANCAB, ANCPL, Federabitazione, Federcasa) hanno manifestato notevole preoccupazione circa il funzionamento degli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il mancato riordino sta provocando notevoli ritardi nella definizione degli atti di convenzione da stipulare con i soggetti attuatori (cooperative e imprese) dei programmi costruttivi rilocalizzati ai sensi dell'articolo 11 della legge 30 aprile 1999, ed alla relativa registrazione da parte della Corte dei Conti;

tale ritardo determina notevole aggravio dei costi di realizzazione dei programmi costruttivi con conseguenze pesanti sulle famiglie interessate, oltre ai riflessi negativi sui livelli occupazionali del settore;

soprattutto oggi, dopo i fatti di Napoli, è necessario dare un segnale chiaro e concreto di attenzione verso le forze di polizia e le loro famiglie —:

quali provvedimenti urgenti il Ministro intenda adottare per l'immediato riordino delle unità organizzative del ministero al fine di favorire i flussi procedurali conseguenti, in assenza dei quali non può procedersi alla stipula delle convenzioni per la realizzazione dei programmi costruttivi, destinati dall'articolo 18 della legge n. 203 del 1991, agli impiegati pubblici impegnati nella lotta alla criminalità organizzata ed alla relativa registrazione delle stesse da parte della Corte dei Conti. (4-02822)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se, dopo la trasformazione dell'Anas in ente pubblico economico, si prospetti per l'ente nazionale per le strade l'ulteriore trasformazione in società per azioni. (4-02827)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se corrisponda al vero che in alcuni compartimenti regionali l'ANAS abbia affidato a ditte private la gestione della manutenzione delle strade di propria competenza;

se in caso di risposta affermativa, l'esternalizzazione del servizio corrisponda ad una logica aziendale finalizzata alla dismissione di tale compito istituzionale e se sarà, prossimamente, estesa a tutte le strutture periferiche dell'ente —:

quali siano i costi che tale operazione comporta e le valutazioni rispetto ai presunti ai benefici;

l'iniziativa comporti l'esubero del personale ANAS impegnato nel settore dell'esercizio. (4-02828)

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

molti pendolari lamentano l'impiego, lungo la linea ferroviaria Roma-Avezzano, di carrozze in uso da parecchi anni;

i viaggiatori sostengono, inoltre, che la pulizia dei vagoni non sia delle più approfondite —:

se corrisponda al vero quanto sopra rappresentato;

se sia possibile destinare su questa tratta ferroviaria carrozze di più recente fabbricazione;

quali iniziative intenda assumere per assicurare una maggiore pulizia dei vagoni. (4-02832)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quante e quali siano, e per quale importo, le opere stradali avviate dall'Anas, nel corso degli ultimi dieci anni, ad oggi incompiute;

quali siano i motivi che abbiano impedito la loro regolare esecuzione;

quali iniziative urgenti siano state poste in essere per determinare la conclusione dei lavori;

quali provvedimenti siano stati adottati, o si intendano adottare, per accertare le cause degli inadempimenti contrattuali e le eventuali responsabilità interne all'ente nazionale per le strade. (4-02833)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se sia possibile realizzare una nuova stazione ferroviaria a Villanova prolungando, contestualmente, i binari da quella di Bagni di Tivoli fino alla frazione del comune di Guidonia Montecelio;

se non ritenga che la nuova stazione, una volta proceduto al raddoppio dei binari della tratta Roma-Avezzano, possa essere utilizzata per assicurare i collegamenti metropolitani da e per Roma;

quali iniziative intenda assumere per verificare la fattibilità di questa ipotesi. (4-02835)

GIACHETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

in data 30 aprile 2002, il consorzio Iricav Uno, appaltatore dei lavori relativi alla tratta Roma-Napoli dell'Alta Velocità, ha assunto formalmente un provvedimento di licenziamento per quattro dipendenti, così come denunciato dalle organizzazioni sindacali Fillea Cgil-Filca Cisl-Feneal Uil;

negli incontri tenutisi tra il consorzio Iricav Uno e le organizzazioni sindacali si era convenuto che, anche a fronte di eventuali processi di riduzione dell'attività, sarebbe stato convocato un incontro *ad hoc* al fine di concordare e verificare un percorso non traumatico per i lavoratori, che tenesse conto di possibili ricollocazioni del personale in altre attività aziendali o complementari all'attività del Consorzio, nel caso coinvolgendo anche soggetti istituzionali;

a fronte anche di accordi sindacali nazionali siglati tra le organizzazioni sindacali e il consorzio Iricav Uno, si è proceduto al licenziamento dei quattro lavoratori senza nemmeno informare le organizzazioni sindacali alle quali si era assicurato un percorso differente, come citato in precedenza, nei casi di esubero —:

a fronte di significativi investimenti nella tratta Roma-Napoli dell'Alta Velocità se ci siano come si potrebbe supporre, dei processi di riduzione di attività concernenti proprio la tratta Roma-Napoli;

in caso positivo quali azioni intendano adottare affinché tale processo non causi ritardi alla consegna di un cantiere così importante per il nostro Paese e soprattutto per il Mezzogiorno e garantisca, in caso di esubero che vi sia un percorso condiviso tra la il consorzio Iricav Uno e le organizzazioni sindacali al fine della salvaguardia occupazionale;

se non ritengano opportuno accertare se vi sia stato un comportamento anti-sindacale nelle iniziative adottate dal consorzio Iricav Uno, anche al fine di garantire il rispetto degli accordi sottoscritti dall'Iricav Uno con le organizzazioni sindacali. (4-02838)

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

nella giornata di domenica 28 aprile nella pista principale dello scalo aeropor-

tuale di Cagliari-Elmas si è creata una buca su un tratto di asfalto dell'ampiezza di un paio di metri quadrati, che ha provocato la chiusura al traffico dell'aeroporto;

l'inagibilità della pista principale ha causato la cancellazione di ben otto voli determinando gravissimi disagi per gli oltre 750 passeggeri proprio nella domenica del ponte più lungo ed in previsione del week-end del 1° maggio;

i passeggeri in attesa hanno lamentato l'assoluta mancanza di informazioni riguardo ai tempi di sistemazione della pista e di ripresa del servizio, che è avvenuto nelle prime ore del 29, anche se i problemi di traffico si sono protratti per tutta la mattinata;

la società Sogaer ha declinato ogni responsabilità in quanto le competenze sulla pista sono dell'aeronautica militare mentre la riapertura dello scalo deve essere disposta dall'ENAC —:

quali iniziative intenda adottare al fine di evitare nel futuro il verificarsi di analoghi disservizi, tenuto conto altresì che lo scalo di Cagliari-Elmas non è nuovo a tali episodi e che in particolare la pista è soggetta periodicamente ad episodi simili che comportano un fortissimo disagio per l'utenza;

se non intenda accertare le eventuali responsabilità degli enti competenti, che non hanno saputo far fronte a tale emergenza in tempi rapidi. (4-02840)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta in Commissione:

MOLINARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in merito ad una bozza di regolamento concernente la individuazione degli uffici dirigenziali periferici del corpo na-

zionale dei vigili del fuoco sono emerse una serie perplessità da parte delle organizzazioni sindacali di categoria;

in particolare vengono individuate solo 15 direzioni regionali rispetto alle 18 regioni accorpando Umbria e Marche, Abruzzo e Molise, Basilicata e Puglia;

tale decisione sarebbe giustificata dalla necessità che il regolamento non deve comportare maggiori oneri a carico dello Stato;

sembra paradossale che le esigenze riconosciute dalla amministrazione centrale per un effettivo decentramento delle competenze e delle risorse economiche umane e strumentali possano valere solamente per 15 regioni mentre per le altre si ritiene sufficiente istituire tre uffici distaccati di cui non si conosce il livello apicale;

tale decisione va anche in controtendenza rispetto alla applicazione del decreto legislativo n. 300 del 1999;

l'obiettivo del decreto legislativo in oggetto era quello di avvicinare i centri decisionali al territorio per una maggiore e più efficiente risposta alle esigenze dei cittadini;

l'ipotesi di decentramento paventata per il corpo nazionale dei vigili del fuoco risulta penalizzante per regioni escluse ed in particolare per la Basilicata —:

quali iniziative intenda promuovere il Governo affinché nell'ambito del decentramento degli uffici dirigenziali dei vigili del fuoco tutte le regioni, compresa la Basilicata, mantengano piena ed efficace autonomia decisionale con la istituzione delle direzioni regionali. (5-00895)

Interrogazioni a risposta scritta:

CANNELLA e ANGELA NAPOLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni 25, 26, 27 aprile 2002 nel parco delle cascine in Firenze i centri