

se il Ministro sia a conoscenza della situazione esposta in premessa, e quali siano le sue valutazioni al riguardo;

quali iniziative intenda intraprendere per migliorare, nell'ambito delle proprie competenze, le condizioni per lo svolgimento delle cause di lavoro nelle sedi giurisdizionali italiane e, in particolare, nella città di Roma;

quali iniziative intenda intraprendere il Ministro per favorire — per quanto concerne la situazione del tribunale e della Corte d'appello di Roma, anche in ragione delle specificità che queste sedi devono assolvere in materia giuslavorativa — una migliore organizzazione del servizio, sia in relazione al necessario aumento dell'organico dei magistrati e del personale, sia per l'individuazione di un'unica sede per la trattazione dei giudizi di primo e secondo grado. (4-03646)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

la compagnia aerea « Air One » recentemente approdata all'aeroporto genovese « Cristoforo Colombo » avrebbe accusato « Alitalia » di concorrenza sleale ed avviato un procedimento legale nei suoi confronti sia a livello di Comunità Europea, sia al Garante, sia ai giudici del Tribunale del Lazio;

secondo i responsabili di « Air One » la compagnia di bandiera nazionale attuerrebbe un comportamento di « francobollaggio » delle tariffe per estrometterla dal mercato, un tentativo per riconquistare quel « monopolio » che « Alitalia » da sempre deteneva sullo scalo di Genova;

il cosiddetto braccio di ferro tra le due compagnie rischierebbe di riflettersi negativamente sugli utenti che avevano salutato con soddisfazione, nel maggio scorso, l'arrivo di una nuova compagnia al « Colombo » —:

se non ritenga il Ministro interrogato che il confronto concorrenziale tra Alitalia e Air One possa avere quale conseguenza la riduzione dei voli tra Genova e Roma.

(2-00445)

« Bornacin ».

Interrogazioni a risposta orale:

GIUSEPPE GIANNI, D'ALIA, NARO e MILIOTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 20 luglio 2002 nei pressi della stazione di Rometta (Messina) il deragliamento del treno espresso 1932 Palermo-Venezia ha causato otto morti e quarantasette feriti; tale disastro ferroviario sarebbe dovuto all'uscita, all'altezza del casello, del locomotore dalla linea ferrata, provocando l'impatto dei vagoni contro la casa cantoniera;

secondo gli investigatori la ruota anteriore sinistra del carrello della motrice sarebbe uscita fuori dalla guida a causa del cedimento strutturale di un giunto ferroviario, ossia una ganascia che collega due tratti di binario;

le Ferrovie dello Stato si difendono affermando che il tratto di binario dove si è verificato l'incidente è tornato alla piena operatività il 20 giugno 2002, dopo essere stato sottoposto a lavori di risanamento della massicciata dal 27 maggio al 1° giugno 2002;

nel periodo tra il 10 e il 13 giugno 2002 sarebbe stato sostituito il 70 per cento delle traversine e successivamente sarebbero state eseguite ulteriori operazioni di revisione e livellamento del binario;

i magistrati titolari dell'inchiesta hanno chiesto di acquisire tutta la documentazione relativa ai lavori in appalto eseguiti ultimamente, nella tratta del disastro, su massicciate, traversine, binari, nonché di identificare le ditte intervenute negli ultimi quarantacinque giorni per la manutenzione;

secondo indiscrezioni alcuni macchinisti nei giorni prima del deragliamento avrebbero segnalato la presenza di sobbalzi anomali dei convogli su quel tratto e che le Ferrovie erano intervenute con una manutenzione straordinaria —:

se corrisponda al vero che alcuni macchinisti avevano già denunciato sobbalzi dei freni al momento del transito nei pressi della stazione di Rometta o riscontrato altre anomalie;

quali lavori di manutenzione siano stati effettuati nel tratto ferroviario dove si è verificato l'incidente, quale sia l'esatto ammontare delle risorse stanziare per tali interventi, la tipologia degli appalti indetti e l'elenco delle ditte a cui erano stati affidati;

quali interventi intenda il Governo adottare per sostenere i familiari delle vittime del disastro ed i feriti;

se non sia opportuno che le spese pubblicitarie delle Ferrovie dello Stato siano ridotte, così da utilizzare tali somme per un reale ammodernamento della rete ferroviaria siciliana. (3-01284)

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

i comuni di Albano e Ariccia hanno ottenuto l'approvazione del « contratto di quartiere » ai sensi dell'articolo 2, comma 6, del bando di gara di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici del 22 ottobre 1997 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 30 gennaio 1998;

in base a tale approvazione è stato stipulato dai suddetti comuni il relativo

protocollo di intesa con il segretariato generale del Cer in data 30 novembre 1999 e successivamente, in data 24 febbraio 2000, è stata sottoscritta la convenzione per l'attuazione degli interventi previsti di edilizia residenziale con il ministero dei lavori pubblici;

con delibera di G.M. n. 182 del 5 ottobre 2001 il comune di Ariccia ha sospeso il bando per l'affidamento dei lavori di realizzazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica e sovvenzionata al fine di « variare il progetto » non comunicando, come previsto dalla convenzione, la variazione al programma approvato;

dopo 6 mesi la sospensione del bando il comune di Ariccia ha chiesto, con nota protocollo 1339, di « riallocare gli alloggi sperimentali dell'area interna al Peep Ginestreto all'area interna al nuovo plesso ospedaliero dei Castelli Romani di prossima realizzazione ». Tale area è esterna alla perimetrazione del contratto di quartiere contenuta nel piano di recupero approvato dalla regione Lazio e non è affatto limitrofa al quartiere Ginestreto come invece dichiarato dal comune di Ariccia;

la richiesta di riallocazione degli alloggi è stata supportata da un parere dell'Asl Rm H del 4 aprile 2002 né previsto né conforme alla normativa vigente;

in data 29 maggio 2002 il ministro dei lavori pubblici ha espresso « parere di massima favorevole » all'ampliamento del perimetro del contratto di quartiere in aperta violazione alle disposizioni di cui all'articolo 2 del bando ministeriale del 22 ottobre 1997;

tale parere autorizza il comune di Ariccia a realizzare un'operazione contraria ai requisiti del bando quando, per la mancanza di tali requisiti, sono stati esclusi nel Lazio i comuni di Atina, Latina e Marino —:

se non ritenga per ragioni di giustizia ed equità, di dover revocare tale parere

espresso in aperto contrasto con il bando, la convenzione sottoscritta e la normativa vigente. (3-01286)

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

nella notte tra il 23 e il 24 luglio 2002, come riportato dalle principali agenzie stampa si sviluppava un incendio sul locomotore del treno locale 12495 Foggia-Bari;

il convoglio, formato da cinque vetture, ospitava trenta passeggeri;

il treno è stato costretto ad arrestarsi per motivi di sicurezza presso la stazione di Santo Spirito, una frazione a nord del capoluogo pugliese, causando l'interruzione del traffico per poco meno di un'ora;

fortunatamente non vi sono state conseguenze per i viaggiatori ed il personale;

questo ennesimo incidente si inserisce in una lunga lista di disservizi, di inefficienze e di scarsità di sicurezza per i viaggiatori meridionali, come gli stessi tragici fatti siciliani hanno dimostrato —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti descritti;

se, ritenendo grave la situazione del trasporto pubblico ferroviario nel Mezzogiorno, non ritenga necessario promuovere interventi specifici per il monitoraggio e la manutenzione straordinaria, non solo delle reti ferroviarie ma anche degli stessi convogli utilizzati nel sud del paese. (3-01293)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

IANNUZZI, ANNUNZIATA, MOLINARI, MEDURI e LETTIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nei mesi scorsi sono state assunte posizioni diverse e non coincidenti in me-

rito alla introduzione del pagamento del pedaggio sull'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;

in particolare, prima, è stata pubblicata la notizia che sarebbe previsto tale pedaggio nel tratto della A3, ricompreso fra Salerno e Battipaglia, dopo che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti avrà individuato il soggetto che gestirà l'arteria (si vedano *Il Mattino* del 7 e 8 dicembre 2001 ed il *Corriere della Sera* del 7 dicembre 2001);

in risposta alla interrogazione (5-00484 dell'11 dicembre 2001), il sottosegretario Sospiri, nella seduta della IX Commissione del 5 febbraio 2002, ha negato che sia stata « adottata alcuna determinazione in merito all'ipotesi di istituzione del pedaggio », sottolineando come il Governo è « ancora in una fase di studio e di individuazione delle soluzioni ottimali »;

successivamente, l'amministratore delegato della Società Autostrade, Vito Gamberale, ha dichiarato di ritenere opportuna la introduzione del pedaggio per i tratti della A3 « a monte (Salerno-Battipaglia) ed a valle (Vibo Valentia-Reggio Calabria) », per, poi, estenderlo gradualmente anche sui tratti intermedi (si veda *Il Mattino* del 14 maggio 2002);

il presidente dell'ANAS, Vincenzo Pozzi, ha, a sua volta, preannunciato l'avvio del pedaggio sulla A3 nella primavera del 2003, a cominciare dalla tratta campana (si veda *Il Sole 24 ore* del 12 giugno 2002);

quindi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha manifestato la volontà di introdurre il pedaggio su tutta la tratta autostradale, non più soltanto sul versante salernitano;

si sono, pertanto, susseguite posizioni confuse e divergenti della Società Autostrade, dell'ANAS e del ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

questa situazione è particolarmente grave e penalizzante per il Mezzogiorno,

atteso che continua a sussistere la più completa incertezza circa i lavori di ammodernamento della Autostrada A3, attraverso la realizzazione della terza corsia e la messa in sicurezza dell'intero tracciato;

infatti, alla luce di una continua e coerente attività di sindacato ispettivo, condotta dall'inizio della legislatura, è emerso che i termini di ultimazione delle opere, secondo le dichiarazioni del Governo, sono già slittati dal 2003 al 2005 ed, infine, al 2008;

il costo complessivo del progetto è lievitato da 5.800 milioni di euro — secondo le dichiarazioni del sottosegretario Sospiri in VIII Commissione in data 16 gennaio 2002 — prima a 6.300 milioni di euro (Ministro Lunardi in risposta al *question-time* dell'8 maggio 2002) poi a 6.900 milioni di euro, da ultimo indicati dal Vice-Ministro Martinat, presso l'VIII Commissione della Camera dei deputati il 4 luglio 2002;

conseguentemente mutano e si allungano i tempi previsti per l'erogazione integrale dei fondi, occorrenti per il completamento dei lavori;

invero, secondo le ultime posizioni espresse in Parlamento dal Governo, il finanziamento della A3 dovrebbe ricadere per ben 1585 milioni di euro su non meglio precisati residui passivi ANAS - il cui effettivo recupero è tutto da verificare — e sulle annualità 2006-2007-2008 della cosiddetta legge obiettivo;

di conseguenza, questa situazione complessiva pregiudica il rapido e definitivo svolgimento dei lavori, con grave pregiudizio per l'intero sistema di comunicazioni stradali nel Sud e per i processi di sviluppo economico e produttivo;

non si riscontra nell'azione del Governo quell'impegno prioritario e deciso — in termini di interventi, risorse finanziarie e sforzi organizzativi — che merita sicuramente la principale infrastruttura del Sud; questo contesto complessivo è sconcertante ed ingiusto per le comunità meridionali;

la eventuale introduzione del pedaggio costituisce una ulteriore ed inaccettabile espressione della volontà politica del lavoro di penalizzare il Mezzogiorno, già manifestatasi nelle deludenti previsioni della legge finanziaria per il 2002, nel programma dell'Esecutivo nel settore delle opere pubbliche e, da ultimo, nelle indicazioni del DPEF;

numerosi comuni in Campania, Basilicata e Calabria, amministrazioni provinciali, esponenti autorevoli dei diversi schieramenti politici e del mondo sindacale hanno espresso il loro chiaro e motivato atteggiamento di fermo dissenso alla introduzione del pedaggio —:

quale sia l'effettiva volontà del Governo in ordine alla introduzione — in più occasioni manifestata con indicazioni confuse e contraddittorie — del pedaggio sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, specificando tempi, modalità della decisione e tratti della A3 che ne sarebbero interessati;

se il Governo non ritenga di escludere una misura del genere, francamente ingiustificata, pesante e lesiva degli interessi delle comunità meridionali, con gravi e negativi riflessi sul loro sviluppo economico. (5-01177)

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

il comune di Capaccio comprende la cittadina di Paestum, destinataria ogni anno di importanti flussi di turisti e visitatori;

difatti, come è noto, Paestum ha un sito archeologico conosciuto ed apprezzato in tutto il mondo, con il museo ed i celebri templi;

inoltre il litorale di Paestum, esteso circa 12 chilometri, è frequentato da migliaia di persone, tant'è vero che, nella stagione estiva, si registrano presenze giornaliere fino a quasi 200.000 unità;

ne consegue, pertanto, che Paestum è una località turistica di rilievo nazionale ed internazionale, con rilevanti strutture ricettive e di accoglienza;

ciononostante, la situazione dei collegamenti ferroviari è assolutamente carente, con la intervenuta eliminazione delle fermate dei treni a lunga e media percorrenza e con la riduzione notevole delle fermate dei treni locali e regionali;

tale situazione determina forti disagi ai turisti, che vogliono visitare il sito archeologico di Paestum o trascorrere le vacanze nel territorio di quel comune, nonché ai numerosissimi pendolari che operano nel comparto agricolo ed in quello turistico;

questa insoddisfacente condizione dei collegamenti ferroviari è stata rimarcata dal comune di Capaccio, con deliberazione della giunta comunale n. 152 del 25 giugno 2002, recante voti a Trenitalia Spa affinché siano adottati i provvedimenti necessari;

occorre, poi, sottolineare che le due stazioni di «Capaccio Roccadaspide» e Paestum versano in una situazione assolutamente inadeguata, poco decorosa e del tutto inidonea a fronteggiare il flusso di migliaia e migliaia di persone che gravitano, per le motivazioni sopraevidenziate, su Paestum;

appare utile un compiuto intervento per adeguare, per ristrutturare, per potenziare e per rendere decorosa la stazione di Paestum, rendendola così in grado di accogliere con la dovuta dignità i turisti, i visitatori;

tale intervento, unitamente all'incremento dei collegamenti ferroviari, arrecherebbe un sicuro e positivo contributo alla crescita turistica ed alle attività economiche nel comune di Capaccio, con effetti benefici per l'intero comprensorio della Piana del Sale e della Valle del Calore —:

se e quali iniziative il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda assumere per sollecitare Trenitalia Spa a

prevedere la sosta nelle stazioni di Capaccio e Paestum di un maggior numero di treni ponendo, così, rimedio alla attuale situazione dei collegamenti ferroviari, del tutto insufficiente; nonché a programmare un congruo ed organico intervento di ristrutturazione e di potenziamento della stazione di Paestum, che versa a tutt'oggi, al pari di quella di Capaccio, in condizione di assoluta inadeguatezza, con l'assenza dei servizi indispensabili. (5-01179)

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

in data 8 e 21 settembre 2000 formulavo due interrogazioni al Ministro dei lavori pubblici nelle quali richiedevo concretezza in merito alla conoscenza del grave pericolo corso ed ancora attuale dagli abitanti di Lodrone di Storo in Trentino a causa del movimento franoso che incombe sull'abitato; una frana minacciava infatti il paese di Lodrone di Storo in Trentino e nella serata di mercoledì 20 settembre 2000 i circa mille abitanti erano stati fatti evacuare in via precauzionale; sulla montagna che sovrasta il paese, a quota 700 metri sul livello del mare si è aperta, a fianco del Rio Santa Barbara, una frana, che ha cominciato a far fuoriuscire una quantità inusitata di acqua e contemporaneamente sulla cresta del costone sovrastante si è aperta una fenditura lunga duecento metri, larga mezzo metro e profonda una ottantina di centimetri. Da allora il costone è posto sotto continuo monitoraggio. La frana è stata valutata in centomila metri cubi di terra e massi. Nelle prime quarantotto ore il cuore del costone ha subito un abbassamento di sedici centimetri, per aumentare nelle giornate di martedì 19 e mercoledì 20 settembre 2000 ad una dozzina di centimetri al giorno, fino alla sera di mercoledì 20 settembre 2000 quando la situazione è precipitata con un abbassamento di mezzo metro. Nella notte di mercoledì 20 settembre 2000 e nelle ore successive la frana ha fatto registrare un ulteriore e continuo movimento in direzione del paese;

sono stati avanzati sospetti sulla condotta forzata della società Caffaro che porta l'acqua dalla Valle di Bagolino (al confine tra le province di Trento e Brescia) alla centrale idroelettrica della società Caffaro, sita a sud dell'abitato di Lodrone. Un'altra ipotesi è quella del dissesto causato dalle miniere di solfato di bario, ormai da tempo inattive localizzate sulla montagna. Erano in corso esami per verificare la tenuta della condotta mediante l'utilizzo di traccianti;

i tecnici che hanno visitato la zona della frana, localizzata a monte dell'abitato di Lodrone sul versante in destra idrografica dell'alveo del torrente Santa Barbara, che sfocia nel conoide di deizione su cui sorge l'abitato di Lodrone di Storo, hanno descritto la situazione in maniera allarmante. Oltre ai dati sopra riportati, sono stati osservati una forte inclinazione dei grossi abeti localizzati in prossimità dell'alveo e le sorgenti site in prossimità dell'alveo del torrente hanno una portata almeno dieci volte superiore a quella normale;

chiedevo inoltre se il Ministero intendesse approfondire le origini del movimento franoso da ricollegarsi presumibilmente alla fuoriuscita di acqua dalla condotta forzata che alimenta la centrale idroelettrica della società Caffaro Energia ed anche di estendere il controllo sulla funzionalità del sistema idraulico nell'intero impianto della medesima società;

alla fine di ottobre 2000 le autorità competenti hanno disposto il sequestro della condotta forzata e sono stati posti i sigilli alla diga di Valdorizzo, sopra Bagolino, luogo di partenza della condotta che porta l'acqua alla centrale di Ponte Caffaro. Altri sigilli sono stati posti alla condotta all'altezza di Riccomassimo ove erano al lavoro alcuni operai che stavano effettuando lavori di manutenzione straordinari;

diversi elementi ed osservazioni ricondurrebbero ad un legame tra la frana e le falle riscontrate nella condotta. In particolare, dopo la chiusura della con-

dotto la sorgente ha cominciato lentamente a ridurre la sua portata d'acqua e la frana ha rallentato lo scivolamento, la florescina immessa nella condotta dopo alcuni giorni è uscita dalla sorgente;

ad oggi, dopo che numerose ma inutili accuse contro l'inadempienza della società Caffaro sono state formulate, l'azienda chimica avrebbe deciso, come riportano i quotidiani locali del Trentino, di rimediare e mettere in sicurezza la condotta forzata che perdeva, inserendo tubi a rivestimento della condotta, quasi ad ammettere una propria responsabilità —:

se il Ministro sia al corrente della situazione di grave pericolo registrata a Lodrone di Storo in Trentino a causa della frana in rapido avanzamento in direzione dell'abitato;

se il Ministro sia al corrente dell'avvenuta precauzionale evacuazione del paese avvenuto nella serata di mercoledì 20 settembre 2000;

se il Ministro intenda, qualora non lo avesse già fatto, provvedere ad assumere maggiori informazioni presso la provincia autonoma di Trento ed il commissariato del Governo di Trento;

quali siano e come procedano i lavori di consolidamento che si stanno ad oggi realizzando effettivamente;

quali iniziative intenda prendere, nell'ambito delle competenze dello Stato ed in maniera coordinata con le amministrazioni locali e la provincia autonoma di Trento e la regione Lombardia per pervenire in tempi rapidi ad una messa in sicurezza definitiva della zona;

quali controlli siano stati finora svolti per accertare lo stato delle condotte forzate, dighe ed altre strutture utilizzate dalla società Caffaro, approfondendo le presunte origini del movimento franoso da ricollegarsi ai lavori relativi alla condotta forzata che alimenta la centrale idroelettrica della società Caffaro con i relativi provvedimenti del caso. (5-01183)

Interrogazioni a risposta scritta:

MARIOTTI, BORRELLI, CIALENTE, CRISCI e LOLLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

il consorzio di bonifica Sud, Bacino Moro, Sangro, Sinello e Trigno di Vasto (Chieti) l'ente appaltante per la realizzazione della diga di Chiauci sul fiume Trigno e che le acque accumulate nel costruendo bacino dovranno servire per l'uso civile, industriale ed agricolo nelle regioni Abruzzo, Molise e Puglia;

le imprese delle aree industriali di Piane Sant'Angelo di San Salvo e Punta Penna di Vasto, attraverso il Consorzio per lo sviluppo industriale del vastese, devono faticosamente contendersi l'acqua necessaria al loro funzionamento al settore agricolo della vallata del Trigno ed alle zone turistiche di Vasto, San Salvo e Montenero di Bisaccia;

la carenza idrica nell'intero Mezzogiorno d'Italia drammaticamente all'attenzione di Governo e Parlamento non risparmia le regioni Abruzzo e Molise dove interi settori, a cominciare da quello agricolo, sono in ginocchio e che a tutt'oggi nessuna risposta positiva è stata data dal Governo nazionale mentre le regioni dichiaravano lo stato di crisi;

sempre più spesso ascoltiamo dichiarazioni di uomini dell'attuale Governo tendenti ad addossare le responsabilità della crisi idrica al Governo precedente;

il passato Governo dell'Ulivo, con decreto ministeriale n. 905 del 25 luglio 2001, aveva impegnato la somma di 7.546.853,49 euro nell'esercizio di bilancio 2002 e l'aveva attribuito al consorzio di bonifica, Sud, Bacino Moro, Sangro, Linello e Trigno per il completamento della Diga di Chiauci;

l'attuale Governo con decreto ministeriale n. 3 dell'8 giugno 2002 ha revocato il finanziamento al consorzio di bonifica di Vasto disimpegnando l'intera somma

per successivamente reimpegnarla per finanziare altre opere pubbliche maggiormente a cuore del Governo in carica;

la decisione assolutamente ingiustificabile di revocare il finanziamento per il completamento della diga di Chiauci che così sarà destinata a rimanere un'incompiuta o nella migliore delle ipotesi, a ritardare pesantemente la sua entrata in funzione per assicurare le preziose risorse idriche ai settori turistico, agricolo, ed industriale delle regioni Abruzzo, Molise, e Puglia, rappresenta un'offesa per le suddette regioni e sottovalutazione della crisi idrica che le attanaglia —:

quali siano le ragioni che hanno spinto il Governo a tale grave decisione, se governi regionali interessati erano a conoscenza della revoca del funzionamento e come e quando si intenda garantire il completamento della diga di Chiauci attribuendo al consorzio di bonifica Sud di Vasto le risorse necessarie. (4-03635)

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

il grave incidente ferroviario di Messina ha ancora una volta posto in maniera drammatica il problema della sicurezza;

in attesa delle fin troppo lunghe indagini della magistratura, appare assai probabile che l'incidente sia comunque stato determinato dallo stato dell'infrastruttura;

è stato riferito che sul tratto dell'incidente ci sarebbe stato non molto tempo addietro un controllo ed un intervento di risanamento;

spesso queste aziende non sono in grado di svolgere con efficacia il lavoro, anzi sono fonte di incidenti molto forti sul lavoro;

appare ancor più paradossale la spesa enorme per il ponte sullo stretto a fronte di trasporti, in Sicilia, ferroviari ed anche stradali lenti, carenti ed insicuri;

la linea Messina è da anni oggetto di interventi di potenziamento importanti riguardo l'elargizione di appalti che al perseguimento dell'obiettivo del potenziamento della linea;

appalti spesso rallentati da fallimenti di aziende e rallentamenti ad arte dei lavori —:

quale azienda abbia svolto il risanamento della tratta in cui è avvenuto l'incidente;

quali erano gli obiettivi di risanamento assegnati;

quale struttura della azienda abbia svolto i controlli dei lavori;

se non ritenga di dover ripensare il progetto del ponte sullo stretto a favore di uno sviluppo più equilibrato e credibile della mobilità in Sicilia. (4-03651)

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

in Roma, località Capannelle, Cinecittà Est, Torre Spaccata, una linea di alta tensione per l'alimentazione degli impianti ferroviari attraversa l'abitato, passando a pochi metri di distanza da civili abitazioni, scuole ed altre strutture di uso sociale;

a fronte delle proteste dei cittadini e di numerosi pronunciamenti delle rappresentanze locali, nonché delle sollecitazioni dello stesso Ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato, consapevoli dei rischi per la salute dei cittadini determinati dalla presenza di forti campi magnetici, avevano sviluppato un lavoro di progettazione finalizzato all'interramento dei cavi ed avevano altresì individuato i tratti sopra menzionati tra gli interventi più urgenti e prioritari;

tale orientamento fu confermato dai tecnici delle ferrovie al X Municipio, al

comitato di difesa ambientale ed ai rappresentanti dei quartieri interessati nel marzo del 2001;

a distanza di più di un anno le Ferrovie dello Stato non solo non hanno dato seguito agli impegni assunti, ma chiamano in causa gli enti locali per opere che non sono di loro competenza;

è forte la preoccupazione e la tensione fra le popolazioni interessate che chiedono garanzie sulla tutela della salute —:

per quali ragioni le Ferrovie dello Stato non abbiano dato corso alle sollecitazioni del Ministero dei trasporti, realizzando i lavori, pur progettati, di interrimento dei cavi. (4-03675)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

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

nel comune delle Isole Tremiti è stato introdotto un *ticket* d'ingresso di 1 euro per ogni ospite e che analogo *ticket* sarà corrisposto tra qualche giorno nel comune di Lipari. Inoltre, i comuni di Venezia e di Firenze hanno applicato tariffe d'accesso per *autobus* turistici e « lancioni ». Nel giro di un anno, ad avviso degli interroganti, tutti i comuni turistici intraprenderanno iniziative del genere;

trattasi di provvedimenti di dubbia legittimità giuridica, errati anche sotto il profilo della opportunità, in quanto volti a costituire un odioso sfruttamento nei confronti dell'ospite, con il rischio di alimentare formidabili *boomerang* ai danni degli operatori del settore e, complessivamente, a carico del sistema turistico Italia;

alla base di tali iniziative vi è, tuttavia, un sino e concreto problema di fi-