

a tutt'oggi, nonostante l'urgenza del problema e con gli ordini professionali che hanno votato i loro nuovi rappresentanti senza che questi siano in alcun modo riconosciuti, niente è stato fatto dal Ministero della giustizia e dal Governo —:

per quale motivo sia stato disatteso quanto approvato dal Parlamento, con un ordine del giorno approvato all'unanimità, e non sia stato fatto nulla per porre rimedio a questa situazione anomala che lede il diritto di tanti professionisti di poter decidere, democraticamente e liberamente, da chi intendano essere rappresentati;

se e quando il ministero della giustizia intenda porre in essere le procedure necessarie per ristabilire una situazione di normalità e di riconoscimento dei diritti in questa vicenda. (4-04747)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanza urgente  
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

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

la situazione viaria lombarda soffre di gravi carenze infrastrutturali con enormi disagi per i cittadini e le imprese;

il traffico che quotidianamente grava sull'autostrada A4 da Brescia a Milano è elevatissimo e altrettanto elevato è il numero di incidenti stradali, il bilancio in termini di vite umane è pesantissimo;

nonostante le reiterate proteste e le richieste di adeguamento non sono state adottate quelle misure idonee a garantire una migliore sicurezza;

questa difficile situazione crea oggettive difficoltà alle attività economiche, che come è noto risultano in questa area molto intense; si tratta di un sistema per la mobilità delle persone e delle merci

assai complesso e senza dubbio fortemente congestionato per la sovrapposizione dell'intenso traffico locale al traffico di attraversamento a lunga percorrenza tipico di un corridoio che è parte integrante della principale direttrice di collegamento Est-Ovest;

l'unica soluzione individuata dal governo è quella di costruire nuove strade la direttissima Brescia-Milano (Bre.Be.Mi.) e la nuova Tangenziale Est Est, il risultato sarà: 1) l'incremento del traffico su gomma; 2) il peggioramento della viabilità locale; 3) lo spreco delle risorse pubbliche; 4) l'ulteriore devastazione del territorio; 5) l'aumento dell'inquinamento (« più traffico, più cancro »);

i progetti di Bre.Be.Mi. e Tangenziale Est non sono stati discussi con i sindaci dei comuni interessati, un gruppo dei quali, precisamente 33, hanno costituito un Forum per coordinare le iniziative istituzionali —:

se non ritenga opportuno procedere, dopo aver sentito i rappresentanti delle comunità locali, con un progetto alternativo alla costruzione delle nuove infrastrutture:

a) promuovendo iniziative volte a realizzare una migliore offerta del trasporto collettivo, anche introducendo modalità di trasporto collettivo complementari al trasporto di massa (*taxi collettivo car sharing*);

b) introducendo misure volte a favorire la gestione della domanda di mobilità (*mobility manager*, eccetera)

c) riqualificando e ammodernando le infrastrutture ferroviarie.

(2-00581) « Santino Adamo Loddo, Reallacci, Quartiani, Capitelli, Duilio, Rusconi, Fumagalli, Delbono, Acquarone, Angioni, Bettini, Camo, Franceschini, Franci, Gentiloni Silveri, Giachetti, Tonino Loddo, Loiero, Lucà, Lulli, Raffaella Mariani, Mascia,

Meduri, Micheli, Monaco, Mosella, Ottone, Pasetto, Pinza, Preda, Ranieri, Rava, Rizzo, Rossiello, Zunino, Carbonella, Carboni, Carra, Maura Cossutta, Alfonso Gianni, Mantini, Mazzuca Poggiolini, Luigi Pepe, Pisapia, Pistone, Potenza, Squaglia, Volpini ».

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il nuovo orario delle Ferrovie prevede la soppressione di alcune fermate in Basilicata dell'*Eurostar* Roma-Taranto;

c'è innanzitutto da chiedersi se il pendolino utilizzato per i collegamenti veloci tra Taranto e Roma sia effettivamente un *Eurostar* o sé, lungo la tratta Taranto-Potenza-Salerno, non diventi piuttosto un normalissimo treno;

il primo vero problema, quindi è la « correzione » della tratta ferroviaria tra Metaponto-Potenza-Salerno e poi si potrà discutere delle fermate, la cui soppressione allo stato risulterebbe penalizzante esclusivamente per i cittadini utenti;

sopprimere, per esempio, la fermata di Bella-Murolucano significherebbe soltanto privare di un altro servizio le popolazioni di Murolucano-Bella-Castelgrande-Pescopagano-Sanfele eccetera;

se il treno in questione avesse realmente i tempi di percorrenza veloci propri degli *Eurostar*, dovrebbero essere eliminate molte fermate, comprese alcune nella città di Napoli, che allo stato ne ha ben tre;

perciò, *sic stantibus rebus*, è opportuno, in attesa di un'auspicabile quanto urgente correzione della tratta succitata, lasciare le fermate attuali —:

quali effettive indicazioni, nell'ambito del contratto di servizio, si ritenga di poter dare agli amministratori delle ferrovie.

(5-01479)

COSTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere quando verrà riattivata ed effettivamente resa operativa la ferrovia Cuneo-Mondovì bloccata — da oltre sei anni — dalla caduta di un ponte (fra l'altro di non rilevanti dimensioni).

(5-01480)

*Interrogazione a risposta scritta:*

CATANOSO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con una ordinanza del Ministro dell'interno, delegato per il coordinamento della protezione civile, n. 2440 del 30 maggio 1996 sono state impartite disposizioni per il completamento della ricostruzione delle strutture danneggiate e per il riassetto idrogeologico dell'area interessata dall'evento alluvionale del 13 marzo 1995 nella provincia di Catania, tra queste l'intervento relativo alla realizzazione del canale di gronda per lo smaltimento delle acque bianche dello svincolo sud della strada statale n. 114 a mare in località Gazzena (Capo Mulini) in territorio del comune di Acireale;

il progetto per la realizzazione dell'intervento di cui sopra, redatto dall'ufficio del genio civile di Catania, è stato approvato con decreto dell'assessore ai lavori pubblici della regione Sicilia (n. 02760/13 del 15 dicembre 1997);

in data 5 luglio 1998 è stata espletata la gara di appalto ed il relativo contratto, con l'impresa aggiudicataria, è stato stipulato in data 23 ottobre 1998. La consegna dei lavori, sulla base delle previsioni del capitolato, doveva avvenire entro il 21 agosto 2000;

nel corso della realizzazione dei lavori sono emerse alcune problematiche

che hanno richiesto un approfondimento in ordine alla necessità di evitare la chiusura della strada statale n. 114 ed al fine di evitare disagi ad un importante complesso turistico « La Perla Jonica », insistente proprio nella zona interessata ai lavori;

al riguardo, in data 1° aprile e 10 giugno 1999, si sono tenuti in prefettura apposite riunioni, con l'intervento delle parti interessate, allo scopo di cercare una soluzione adeguata alle problematiche esistenti. In quell'occasione si è convenuto che la soluzione ottimale sarebbe stata quello dello spostamento in parallelo all'asse della strada del previsto canale di deflusso delle acque in modo tale da consentire il mantenimento della viabilità dell'area minimizzando le interferenze con le attività della Perla Jonica e dei privati, implicando la necessità di occupare in via temporanea porzioni di circostanti terreni agricoli;

successivamente, in data 23 marzo 2000, l'ufficio del genio civile di Catania ha redatto la perizia di variante e suppletiva al progetto ordinario. Tale perizia si è resa necessaria per i maggiori lavori scaturiti dalla tipologia di terreni rocciosi riscontrati nel corso dei lavori e dalla variante al percorso in ordine alla necessità di evitare la chiusura del tratto di via Gurne, ove si trova l'accesso al citato complesso « La Perla Jonica », diverse abitazioni di residenti, un ristorante ed un lido balneare;

il Tar di Catania, su ricorso prodotto da alcuni proprietari, con sentenza del 4 giugno 2002, ha annullato la perizia di variante e suppletiva proposta dall'ufficio del genio civile ed ogni altro atto impugnato ed afferente i lavori richiamati in oggetto;

la ditta aggiudicataria non è stata all'altezza della complessità dei lavori, per cui si sono iniziate le procedure per la rescissione del contratto;

in considerazione di quanto avvenuto, l'Ufficio del genio civile di Catania

ha trasmesso una relazione di sintesi sull'andamento dei lavori e di quelli che restano da eseguire per il completamento dell'ultimo tratto di circa 300 metri dell'intervento di cui si tratta;

è allo studio da parte dell'ufficio del genio civile di Catania un ritorno al progetto originario, interessando la sede stradale per il passaggio della condotta;

tale soluzione, una volta messa a punto, deve essere sottoposta al « nulla osta » del dipartimento nazionale della protezione civile ed alla acquisizione del parere da parte dell'assessorato ai lavori pubblici della regione Sicilia —

se il genio civile abbia presentato il progetto definitivo;

qualora l'avesse fatto, quali siano i tempi per il dipartimento della protezione civile per concedere il nulla osta, posto che la prefettura di Catania si è già attivata in tal senso. (4-04746)

\* \* \*

## INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

### Interpellanza:

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

l'archiviazione ottica dei documenti contabili è uno strumento di semplificazione e di trasparenza in materia fiscale che potrebbe imprimere una forte innovazione all'intero comparto dell'amministrazione finanziaria e facilitare il lavoro di migliaia di professionisti;

nel 1994 è stato varato il decreto-legge 10 giugno 1994, n. 357 convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 489 che prevedeva il ricorso ai supporti informatici per l'archiviazione delle scritture contabili;