

## GIUSTIZIA

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

TIDEI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

a seguito del decreto-legge n. 107 del 2002, il ministero della giustizia ha sospeso il processo elettorale in corso presso l'ordine degli ingegneri di Roma;

successivamente, il Parlamento, nella seduta n. 183 del 24 luglio 2002, ha votato all'unanimità un ordine del giorno che impegnava il Governo ad assumere le iniziative necessarie: le conclusioni del ballottaggio e l'elezione del nuovo consiglio;

ad oggi l'ordine degli ingegneri di Roma continua ad essere governato da chi, al primo turno elettorale, è stato pesantemente battuto in violazione della volontà espressa dagli ingegneri romani —:

quali iniziative si intendano adottare per consentire il processo elettorale — sospeso dal ministero della giustizia — per il rinnovo del consiglio dell'ordine degli ingegneri;

e per quali motivazioni si sia disatteso l'indicazione fornita nell'ordine del giorno. (5-01631)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta scritta:*

BRIGUGLIO, PEZZELLA e PAOLONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quali siano le ragioni per le quali l'Alitalia ha soppresso i voli di linea diretti Sicilia-Puglia e segnatamente sulle tratte Catania-Bari e Palermo-Bari e viceversa;

se non ritenga che tale situazione penalizza in modo grave i collegamenti tra due importanti regioni meridionali;

se intenda assumere le iniziative necessarie affinché l'Alitalia possa ripristinare detti voli diretti. (4-05340)

GERMANÀ, MAURO e GAZZARA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

L'aeroporto di Comiso « V. Magliocco » è già stato pista civile negli anni dal 1960 al 1972;

la zona di Comiso (provincia di Ragusa) nel Mediterraneo è geograficamente la più a sud del Paese e, pertanto, la più vicina alle coste del nord Africa, e l'importanza della sua posizione strategica è dimostrata da significativi esempi storici:

a) dalle coste della Sicilia nord-orientale partirono le flotte romane per la conquista di Cartagine (Guerre Puniche III e II secolo a.C.);

b) dalle stesse spiagge in epoca Bizantina, Giustiniano salpa per combattere i vandali del nord Africa;

c) nell'anno 1934 veniva ampliato il territorio di Comiso; e il Governo del tempo dichiarava « Comiso sentinella avanzata del Mediterraneo » e l'aeroporto veniva intitolato « V. Magliocco »;

d) l'importanza strategica del territorio è infine dimostrata dalla localizzazione della base Nato a Comiso (oggi smilitarizzata);

la Corte dei conti ha approvato la convenzione stipulata dal dipartimento trasporti per la realizzazione dell'aeroporto di Comiso (attuazione della misura 6.04 del Por 2000-2006);

la stessa Corte dei conti, in data 25 settembre 2002, ha registrato il decreto di approvazione della convenzione stipulata tra il dipartimento trasporti e il comune di Comiso per la realizzazione dell'aeroporto « Magliocco »;

la realizzazione dell'aeroporto di Comiso consentirà il miglioramento dell'ac-

cessibilità di poli di interesse, anche produttivo, di vaste aree periferiche ed interne dell'intera regione;

secondo quanto stabilito nell'accordo di programma quadro per il trasporto aereo, sottoscritto in data 5 novembre 2001, le risorse finanziarie occorrenti per la sua realizzazione, pari a circa 48 milioni di euro, saranno reperite in parte a valere sui fondi comunitari della misura 6.04 del Por Sicilia 2000-2006 e, in parte, sulle risorse di cui alla legge n. 208 del 1998 altresì con l'attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse, ripartite con delibera Cipe 13/2000 —:

se sia stato preso in esame il progetto di una grande società internazionale, la « Wiggins » di Londra, per il recupero dell'aeroporto di Comiso;

se siano state presentate, al ministero competente, proposte alternative di privati corredate da progetti esecutivi da realizzarsi in *project finance*;

quali immediate iniziative il Governo abbia preso o intenda prendere, per dare una definitiva soluzione all'eterna vicenda della riconversione della base militare di Comiso in aeroporto civile nella considerazione che tale struttura dispone già di circa 11.000 posti letto e che, oltre ad essere considerata ed usata come polo di riferimento per la protezione civile, costituisce un notevole punto di riferimento per quelle politiche euromediterranee della provincia di Ragusa, che ha registrato in Sicilia la più alta natalità di aziende economiche dell'isola. (4-05342)

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

con la direttiva 91/440 Cee è iniziato il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. Questo processo, fra le altre cose, comporta la necessità di definire i pedaggi che le società di trasporto

debbono e dovranno pagare al gestore della rete, Rete ferroviaria italiana, per l'utilizzo della rete stessa;

la definizione di pedaggi corretti, ed economicamente sensati, è decisiva per un trasporto ferroviario efficiente, per una allocazione ottimale delle risorse, per delle gare per le linee regionali e nazionali che siano realmente corrette;

il ministro dei trasporti, con il decreto n. 43 del 2000 ha recepito la struttura dei pedaggi proposta dal gestore della rete, Rete ferroviaria italiana. Ma i pedaggi che da tale decreto emergono non sono né giusti né sensati, e soprattutto penalizzano in modo gravoso le linee minori e regionali, elevandone i costi a favore delle linee più importanti, aggravandone i *deficit* già pesanti e appesi alle disponibilità di cassa delle regioni, e in definitiva del tesoro;

il decreto n. 43 del 2000 fa teoricamente riferimento all'usura, all'occupazione della linea, al consumo di elettricità, al tempo di sosta e percorrenza nei nodi e aggiunge dei diritti di accesso alle varie tratte ferroviarie. Ma è difficile ritenere sensato un sistema di calcolo che ipotizza lo stesso consumo di elettricità per una automotrice, che impegna probabilmente 200 kw, e un Etr 500, che esprime una potenza 44 volte superiore, un sistema che attribuisce la parte a chilometro, quella sensibile a velocità, peso ed usura, in modo poco difforme fra un piccolo convoglio regionale e un supertreno a lunga percorrenza oppure di « diritti di accesso » che attribuiscono sostanzialmente lo stesso costo ai 330 chilometri della direttissima Roma-Firenze e agli 80 chilometri in media di un convoglio regionale;

non si comprende in che modo si tiene conto della « qualità della linea » richiamata nello stesso decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998, né perché si grava così tanto (4 euro al minuto) per il tempo di percorrenza e sosta nei grandi nodi ferroviari, stante che quel costo è comune a convogli ferroviari di natura estremamente diversa;

si segnala come il criterio di calcolo per l'utilizzo delle tratte risulta penalizzante per il servizio passeggeri locale e regionale già oggi in sofferenza. La conseguenza di questo meccanismo è che i treni locali pagano per l'utilizzo della rete come gli Eurostar malgrado il differente utilizzo. Dai computi risulta infatti che sono sottovalutati i costi dei treni a lunga percorrenza, veloci e pesanti, e sopravvalutati i costi delle linee minori. In questo modo la stessa liberalizzazione ne risulta influenzata, sia nelle gare d'appalto per le linee minori sia in quelle per le linee a lunga percorrenza. Le prime saranno sfavorite perché necessariamente costose o in *deficit*, mentre le seconde favorite perché rinnovate, competitive e in attivo —:

quali provvedimenti intenda prendere in merito ai meccanismi di calcolo del pedaggio, per porre mano alla situazione descritta anche in vista di una imminente liberalizzazione del trasporto passeggeri e per rendere competitivo e concorrenziale nel passaggio alle regioni il servizio.

(4-05345)

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

dagli organi di stampa si apprende che le Ferrovie dello Stato starebbero per sopprimere lo scalo ferroviario di Bisceglie (Bari);

la gestione del traffico delle merci verrebbe affidata dalle Ferrovie dello Stato in convenzione ad una società terza che garantirebbe la copertura dell'intero traffico nazionale e per l'estero;

al contrario di una sana politica ecologica, l'operazione prevista provocherà uno sconsiderato aumento di traffico degli autotreni sulla statale 16 *bis* con relativo aumento della pericolosità;

lo scalo, creato nel lontano 1865, a ragione può essere considerato il volano

che ha permesso in oltre un secolo di vita la crescita ed il consolidamento dell'economia locale;

le numerose aziende locali che finora hanno utilizzato lo scalo sarebbero costrette a recarsi presso lo scalo di Bari con grave disagio per gli operatori ed ingiustificato aumento dei costi di trasporto —:

qualora ciò risponda al vero, se non ritenga opportuno intraprendere le azioni di competenza al fine di scongiurare la chiusura dello scalo di cui alla premessa.

(4-05348)

FISTAROL, PANIZ e SANDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge finanziaria n. 449 del 1997 ha dato facoltà all'Anas di aumentare il canone d'accesso alle strade statali fino al 150 per cento con semplice proprio atto;

l'ANAS in data 4 agosto 1998 ha provveduto ad incrementare nella misura massima il canone dovuto;

con successivo provvedimento del 18 ottobre 2001 l'Anas ha provveduto a determinare i canoni dovuti dai concessionari dei diritti d'accesso per l'anno 2002, incrementando ulteriormente l'ammontare del canone da versare;

a seguito di tali provvedimenti i canoni di accesso sono stati aumentati in misura tale da suscitare le proteste da parte dei cittadini interessati;

la tassa sui passi carrai era stata riconsiderata anche dal decreto legislativo 15 novembre 1993 n. 507, che aveva statuito la intassabilità dei cosiddetti accessi « a raso », anche se poi la stessa norma è stata abrogata dalla legge 28 dicembre 1995 n. 549;

non pare equa, per l'uso temporaneo di suolo pubblico, l'imposizione di un canone di importo maggiorato esponenzialmente rispetto al valore effettivo della superficie usata;

la contraddizione è evidente proprio nella norma che impone, per ogni metro lineare di accesso di civile abitazione, il canone minimo di base uguale allo stesso valore iniziale di un metro quadro di superficie è stato valutato, per il 2001 in 5,16 (confronta tab. B1. punto B1 *Gazzetta Ufficiale* n. 253 del 28 ottobre 2002 pagina 24);

il canone così determinato, che poi viene indicizzato, moltiplicato per vari coefficienti dovuti per farraginose tipologie predeterminate e applicato alla effettiva superficie occupata calcolata sulla distanza del confine di proprietà dalla carreggiata stradale, raggiunge cifre a volte iperboliche;

senza tener conto che a volte la superficie a base d'imposta era stata oggetto di esproprio, ovvero si è determinata per rettifiche stradali operate dall'Anas;

la tassa, infine, non viene illustrata nel bollettino postale trasmesso per il pagamento;

in particolare gli aumenti hanno colpito alberghi, ristoranti, esercizi commerciali, attività artigianali, industriali, che, oltre a pagare sulla base di un diverso coefficiente rispetto alle case di abitazione, subiscono un sovrapprezzo dovuto alle particolari disponibilità di parcheggi necessari per la loro attività e rischiano la chiusura in quanto la somma richiesta (qualche esercizio ha ricevuto una bolletta pari a euro 10.000,00) è esorbitante per esercizi commerciali già penalizzati, in quanto situati in territorio montano;

in particolare vanno sottolineate le percentuali d'aumento dei canoni rispetto all'anno precedente (fino a dieci e più volte);

occorre intervenire presso l'ANAS, essendo gli aumenti relativi al canone di accesso ingiustificati e di rilevante entità —:

se non ritenga, il Ministro interrogato: invitare l'Anas a sospendere l'obbligo di pagamento delle bollette relative ai

canoni di accesso dell'anno di riferimento 2002, che hanno la scadenza entro i primi giorni di febbraio;

invita l'Anas a riesaminare i criteri di determinazione dei canoni di accesso per l'anno 2002, in modo da ridurre l'entità delle somme richieste a tale titolo;

se non intenda, infine, riconsiderare complessivamente la materia, anche attraverso opportune iniziative normative per renderla più equa e meno penalizzante per gli utenti nei prossimi anni.

(4-05349)

\* \* \*

#### INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

*Interrogazione a risposta scritta:*

**PISICCHIO.** — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie.* — Per sapere — premesso che:

in relazione alle gare di informatizzazione della pubblica amministrazione con progetti di carattere nazionale che investono settori strategici della economia e della vita dei singoli cittadini (istruzione, sanità, previdenza, eccetera) con riflessi che si protrarranno negli anni futuri, se per ciascuna iniziativa strategica e/o in generale per tutte, siano state tracciate ed in tal caso, come vengano concretamente applicate, le linee guida di orientamento per conciliare le esigenze di innovazione, qualità progettuali nonché di competitività economica mediante metodologie di analisi e valutazione oggettiva delle singole componenti dei progetti in esame —:

quale sia l'andamento, alla luce delle considerazioni di cui sopra, della importante gara del ministero dell'istruzione, relativa all'*outsourcing* dei servizi informativi, sotto il duplice profilo delle valutazioni di economicità di gestione nonché di adattabilità del progetto alle modifiche normative già approvate. (4-05344)

\* \* \*