

nici di laboratorio, di rx e di fkt, vengono pagati i farmaci, i parafarmaceutici e tutte le attrezzature sanitarie;

gli infermieri parcellisti lavorano in base ad un monte ore giornaliero di assistenza infermieristica assegnata all'istituto dal provveditorato regionale dell'amministrazione penitenziaria in base a calcoli solamente matematici e assolutamente privi dei più elementari fondamenti di conoscenza dei bisogni sanitari degli istituti;

nel corso dell'anno si verifica puntualmente che per un eccesso di spese in farmaci o per un eccesso ricorso alle prestazioni specialistiche o per un maggior consumo di prodotti parafarmaceutici, vengono poi a mancare i fondi e quindi non si può pagare proprio quel personale che per le suddette incombenze è costretto ad un maggior lavoro;

la legge finanziaria 2003 ha decurtato di 24 milioni di euro (sui 79 stanziati nel 2002) il *budget* per la sanità penitenziaria —:

se il Ministro non ritenga opportuno:

a) avviare un accurato studio in tutti gli istituti penitenziari del reale fabbisogno sanitario, utilizzando in primo luogo le conoscenze dei tecnici dell'assistenza;

b) scorporare i fondi per le parcelle infermieristiche dal capitolo delle spese generali del servizio sanitario penitenziario;

c) assumere definitivamente gli infermieri parcellisti nello stesso istituto penitenziario nel quale prestano già la loro opera e trasformare i rapporti professionali in rapporti di collaborazione coordinata e continuativa per coloro che non dovessero avere i requisiti necessari per l'assunzione;

d) compiere una reale rivalutazione economica e professionale del lavoro degli infermieri degli ospedali psichiatrici giudiziari che negli ultimi anni hanno visto sempre più aumentare i loro livelli di

responsabilità con l'aggiunta di molte funzioni proprie dell'area sicurezza e non sanitaria. (3-02395)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

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

la riqualificazione urbana, il rinnovamento, il consolidamento e la sicurezza statica e sismica del patrimonio edilizio nel nostro paese debbono costituire una priorità di intervento essenziale nel quadro dell'azione dello Stato, al pari delle iniziative per la incentivazione delle politiche abitative;

conseguentemente questa priorità deve tradursi in interventi puntuali ed in adeguati programmi di incentivi fiscali ed economici;

in questa prospettiva, straordinariamente positiva è stata l'esperienza maturata dal 1998 in poi, da quando, cioè, la legge 27 dicembre 1997, n. 449 (articolo 1, comma 1), ha introdotto agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie, in particolare per gli interventi di cui alle lettere a), b), c) e d) dell'articolo 31 della legge 5 agosto 1978 n. 457;

tali agevolazioni si concretano nella possibilità di detrarre, ai fini della imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), dall'imposta lorda una quota — prima del 41 per cento, poi del 36 per cento e sino ad un importo massimo di 150 milioni di lire — delle spese sostenute per la realizzazione degli interventi edilizi;

è stata, inoltre, prevista la riduzione al 10 per cento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) per le ristrutturazioni edilizie;

con queste agevolazioni, è derivato un forte contributo alla riqualificazione ed alla modernizzazione del patrimonio edilizio, che in tante realtà del Paese versa in condizioni di degrado, di scarsa ed inadeguata cura e manutenzione, sovente di precarietà sismica;

in secondo luogo, è stata impressa una importante spinta al rilancio del mercato dell'edilizia, con importanti vantaggi per i settori produttivi collegati e con l'incremento dei livelli occupazionali;

infine si è favorita l'emersione di una quota non trascurabile dell'economia sommersa o irregolare, legata al comparto edilizio;

sino al 31 dicembre 2002, secondo i dati dell'agenzia delle entrate, sono state ben 1.447.007 le domande pervenute per la utilizzazione delle agevolazioni, con una significativa crescita nelle regioni meridionali nel corso del 2001 e del 2002;

queste agevolazioni IRPEF, considerate nella globalità dei loro effetti, hanno determinato, comunque, maggiore gettito ai fini IVA, con recupero di aree di evasione o di elusione fiscale, maggiori introiti per il sistema previdenziale e per gli oneri sociali collegati, incremento di fatturato nel settore delle costruzioni;

ciononostante, con la legge finanziaria per l'anno 2003, tale detrazione è stata prevista — peraltro per un importo massimo ridotto a soli 48.000 euro — soltanto fino al 30 settembre 2003;

sarebbe dannoso per l'intera economia nazionale interrompere dal prossimo 1° ottobre 2003 agevolazioni che hanno prodotto risultati così importanti;

sono state presentate proposte di legge per prorogare ed ampliare le predette agevolazioni, fra cui la proposta (A.C. 759) del gruppo della Margherita;

è necessaria l'immediata proroga della operatività di tali agevolazioni fiscali, almeno per tutto il 2003 ed il 2004, ponendo, così, fine ad una grave e pregiudizievole situazione di incertezza, connessa alla imminente scadenza delle agevolazioni —:

se e quali iniziative il Governo intenda adottare, nel quadro della politica di riqualificazione urbana, di consolidamento e di sicurezza sismica del patrimonio edilizio, per assicurare la continuazione di specifiche misure di incentivazione delle politiche abitative, con particolare riferimento alla proficua esperienza delle detrazioni IRPEF e della riduzione IVA al 10 per cento per gli interventi di recupero degli edifici. (5-02117)

VIGNI, ABBONDANZIERI, BANDOLI, CHIANALE, PIGLIONICA, VIANELLO, ZUNINO e CRUCIANELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'esperienza delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie, avviata dalla legge n. 449 del 1997, ha prodotto risultati ampiamente positivi. In cinque anni sono stati circa un milione e mezzo gli interventi di manutenzione e di ristrutturazione realizzati grazie all'utilizzo di questa opportunità. In media, dunque, 300 mila interventi ogni anno, con una crescita costante (dai 240 mila del 1998 ai 358 mila del 2002) nel tempo;

a marzo 2003, secondo i dati resi noti recentemente dall'Agenzia delle Entrate, le comunicazioni di richiesta di detrazioni fiscali sono state 25.930 numero che segna un significativo incremento del 55 per cento nel confronto con il mese di marzo dello scorso anno ed un aumento congiunturale del 50 per cento rispetto al mese di febbraio 2003. In particolare tra il 2001 ed il 2002, l'analisi territoriale registra, un significativo incremento delle domande del 33,25 nelle regioni meridionali, a fronte di un 7,8 per cento registrato nelle regioni settentrionali e del 16,25 in quelle centrali.

Il dato dimostra che anche in realtà complesse come quella meridionale efficienti strumenti agevolativi possono contribuire a sostenere lo sviluppo dei livelli di attività e soprattutto a fare emergere un'importante quota dell'irregolarità e del sommerso;

il settore dell'edilizia, grazie all'impulso ricevuto, ha registrato una significativa crescita economica ed occupazionale. È aumentato il numero delle imprese e degli occupati;

il provvedimento ha contribuito al rafforzamento delle politiche di recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio. Un fatto tanto più rilevante se si considera che in Italia l'età media delle abitazioni è molto più alta che in altri paesi europei (oltre la metà degli edifici ha più di 50 anni) e che dunque il recupero del patrimonio abitativo e la riqualificazione delle città devono essere considerate priorità strategiche;

secondo una valutazione dell'ANCE, grazie all'incremento del mercato (e dunque del gettito IVA) ed al recupero dell'evasione fiscale vi è stato, ad esempio, nel 2001, un incremento dell'imponibile IVA pari a 8,4 miliardi di euro;

si può ragionevolmente affermare che il provvedimento si regge fiscalmente da solo, producendo un saldo positivo per l'erario;

nonostante che il bilancio di questa esperienza sia indiscutibilmente positivo, nella legge finanziaria per il 2003 si è previsto — respingendo gli emendamenti presentati dai gruppi dell'opposizione che proponevano una ulteriore proroga delle agevolazioni fiscali — di concluderla al 30 settembre 2003. È una scelta sbagliata ed incomprensibile, che non condividiamo —:

se non ritenga di dover assumere iniziative volte a prorogare fino a tutto il 2005 le agevolazioni (detrazioni pari al 36 per cento e riduzione dell'IVA al 10 per cento) per tutti gli interventi di manutenzione e ristrutturazione già previsti fino ad oggi, compreso il recupero di interi edifici

da parte delle imprese con successivo trasferimento dei benefici fiscali agli acquirenti, riportando il tetto di spesa a 75 mila euro, orientando fin da ora il sistema degli incentivi finalizzandoli in modo particolare alla sicurezza ed alla qualità ecologica degli edifici, prevedendo fin dal 1° ottobre 2003 una agevolazione più elevata per tali interventi (41 per cento) e mantenendoli a regime, anche dopo il 2005, come strumenti di incentivazione fiscale strutturali. (5-02118)

LUPI, VERRO e STRADELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Per sapere — premesso che:

la realizzazione di un impegnativo e concreto programma di interventi per la riqualificazione delle aree urbane passa attraverso una politica coerente di pianificazione territoriale e di definizione dell'assetto urbanistico delle città e dei centri abitati;

in questo quadro, per poter garantire la piena attuazione di tale politica, appare fondamentale che le autorità pubbliche possano disporre di strumenti idonei all'acquisizione di aree utilizzabili per la realizzazione di progetti di riqualificazione urbana;

è pertanto essenziale che esistano regole chiare ed univoche in materia di disciplina urbanistica ed espropriazione per pubblica utilità, al fine di consentire, in particolare, che gli enti competenti possano operare con la massima certezza nel settore della realizzazione di opere pubbliche locali;

è noto che il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 (testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità) ed il decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia) entreranno in vigore il 30 giugno 2003;

i decreti suddetti risultano tuttavia carenti di una adeguata normativa transitoria atta a raccordare i procedimenti in essere e i conseguenti atti e provvedimenti, emanati a legislazione vigente, con i procedimenti e le normative che entreranno a regime il prossimo 30 giugno —:

se siano allo studio del Ministero iniziative urgenti per consentire la proroga del termine di entrata in vigore dei citati testi unici in materia di edilizia e di espropriazione per pubblica utilità, anche ai fini di un coerente ed ordinato sviluppo degli interventi di riqualificazione urbana e di incentivazione delle politiche abitative. (5-02119)

IX Commissione:

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

il Trattato di Maastricht ha riconosciuto l'importanza strategica della costruzione e dello sviluppo delle Reti Trans-europee Ten (Trans-European Network) sia per la Comunità Europea, sia per gli Stati Membri in quanto gli stessi contribuiscono a rafforzare la coesione sociale ed economica della Comunità;

tra le Ten sono stati individuati dieci corridoi plurimodali tra i quali due corridoi plurimodali, il V e l'VIII che interessano l'Italia e che costituiscono anelli fondamentali del sistema di trasporto all'interno dell'Unione Europea soprattutto nelle relazioni Est-Ovest nonché nel processo di allargamento dell'Unione europea;

il corridoio V si sviluppa lungo la direttrice Ovest-Est che collega Barcellona (Spagna) a Kiev (Ucraina) interessando l'Italia nel tratto Torino-Venezia-Trieste/Koper-Postojina-Lubiana-Budapest-Uzgorod-Lvov-Kiev;

il corridoio VIII si sviluppa lungo una direttrice ovest-est nell'area dell'Europa sud-orientale ponendo in collegamento i flussi di trasporto del Mar Adriatico e del

Mar Ionio con quelli che interessano il Mar Nero, e quindi l'Italia alla Turchia. In particolare il suddetto corridoio si sviluppa sulla direttrice: Bari/Brindisi-Durres/Vlore-Tirana-Popgradec-Skopje-Sofija-Burgas-Varna;

il gruppo Van Miert, incaricato dalla Commissione europea di individuare i nuovi Ten, ha confermato il Corridoio V, formalizzando l'allargamento ad ovest del suddetto Corridoio, lungo la linea Lione-Torino-Venezia-Trieste-Lubiana, scongiurando in tal modo il pericolo che il Corridoio V potesse essere realizzato a nord delle Alpi;

in sede di esame del provvedimento di ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, con particolare riguardo al Protocollo nell'ambito dei trasporti, è stato accolto dal Governo un ordine del giorno, presentato dalla Lega Nord, con il quale si dispone che il Governo ottemperi agli impegni assunti con il « Protocollo nell'ambito dei trasporti » nel rispetto del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, senza pregiudicare un improcrastinabile adeguamento della rete ferroviaria e stradale del Paese —:

quali siano le iniziative che sono state avviate o si intendono avviare per la realizzazione del Corridoio V e VIII, ritenuti fondamentali e strategici ai fini della domanda di trasporto di merci e/o passeggeri di livello nazionale e internazionale, soprattutto in riferimento ai tempi di realizzazione. (5-02111)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

MAZZARELLO, MAURANDI e CARBONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

non fornendo alcun preavviso la società Tirrenia ha cancellato il servizio

svolto con i traghetti veloci tra Genova, Olbia e Porto Torres, funzionante da tre anni;

si tratta di una decisione che penalizza fortemente i rapporti tra la Sardegna ed il maggior porto italiano, proprio all'avvio della stagione turistica;

con tale scelta la Tirrenia decide di non utilizzare le navi tecnologicamente più avanzate, con tempi di percorrenza di sei ore, per i collegamenti più significativi nel rapporto tra l'isola e l'area europea, mentre le previsioni per quest'anno confermano, nei tre mesi estivi, lo stesso volume di traffico dell'anno scorso —:

quali siano le motivazioni di una tale scelta di abbandono;

come intenda intervenire il Governo affinché la società receda da una decisione così grave e sbagliata. (5-02110)

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

il lavori per la realizzazione della strada a scorrimento veloce (variante strada statale n. 18), denominata « Busentina », furono iniziati nel lontano 1970;

ad oggi, a completamento degli stessi, sono iniziati i lavori relativi ad uno specifico lotto cosiddetto « lotto Astaldi »;

tali lavori risultano tuttavia interrotti;

inoltre, i lavori afferenti il residuo lotto (tratto Riotorto per Buonatiscalo) risultano sospesi a causa di smottamenti che hanno interessato la galleria « Sant'Antonio », allungando *sine die* i tempi di ultimazione (previsti per la fine di agosto 2003) ed esponendo i lavoratori, impiegati nei cantieri, al rischio di licenziamento da parte della impresa SAFAB, appaltatrice dei lavori —:

se siano allo studio del ministero iniziative urgenti, da assumere al fine di consentire l'immediata ripresa dei lavori. (5-02112)

MOLINARI, ADDUCE, BOCCIA, LETTIERI, LUONGO e POTENZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

mercoledì 11 giugno 2003 a causa di un guasto il treno Eurostar percorrente la tratta Roma-Potenza-Taranto e partito dalla stazione di Roma-Termini alle 15.45 si è fermato presso la stazione di Battipaglia;

i viaggiatori sono stati costretti a scendere e ad imbarcarsi su autobus con gravi disagi anche in considerazione del caldo torrido;

il ritardo accumulato dal convoglio è stato di oltre due ore;

giovedì 12 giugno 2003 il treno Eurostar Taranto-Potenza-Roma è stato bloccato da una nuova avaria e i viaggiatori in attesa di partire dalla stazione di Potenza alle 8.09 sono stati costretti a partire con autobus alla volta di Battipaglia dove avrebbero trovato un'Eurostar pronto per la ripartenza in treno verso la stazione Termini di Roma;

in realtà il viaggio in autobus si è trasformato in un vero calvario a danno dei passeggeri i quali dopo numerose variazioni di percorsi e fermate, a causa anche della mancanza di conoscenza delle strade da parte del personale a guida degli autobus (sui quali però non può ricadere la responsabilità dei disservizi di FS), sono giunti alla stazione di Salerno e di lì partiti finalmente alla volta di Roma con due ore e 10 minuti di ritardo rispetto all'orario previsto;

non è la prima volta che su questa tratta si sono verificati guasti al materiale rotabile e ai convogli che percorrono la linea Roma-Potenza-Taranto determinando non pochi disagi ai viaggiatori alimentando di fatto l'abbandono del treno come mezzo di trasporto;

già le organizzazioni sindacali hanno protestato e evidenziato le carenze pre-

senti lungo la tratta chiedendo un maggior impegno di Trenitalia in termini di investimenti;

l'Eurostar in questione è l'unico treno extraregionale che collega la Basilicata con Roma avendo proceduto in questi anni le FS ad una razionalizzazione di corse e di treni a lunga percorrenza come le carrozze da e per Milano e l'*Intercity* da e per Torino;

il costo sopportato dall'utenza non è certo proporzionale al servizio ricevuto in cambio in relazione alla scadenza delle vetture e dei disservizi sistematici fatti registrare —:

quale sia l'incidenza dei guasti e disservizi registrati sul treno Eurostar lungo la tratta Roma-Potenza-Taranto nel corso del 2003;

quali investimenti intenda promuovere per l'ammodernamento della tratta e del materiale rotabile;

quali iniziative intenda adottare il Governo nei confronti di Trenitalia di cui è l'azionista di maggioranza al fine di innalzare gli standard qualitativi e di servizio in favore dell'utenza che è costretta a pagare per servizi non rispondenti di certo all'importo del biglietto. (5-02120)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la legge n. 431 del 1998, recante « Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili adibiti ad uso abitativo », rimette al Cipe l'aggiornamento biennale dell'elenco dei comuni di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 551, convertito con modificazioni, nella legge 21 febbraio 1989, n. 61, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia e avuto riguardo alle risultanze dell'attività dell'Osservatorio della condizione abitativa;

la delibera del Cipe del 14 febbraio 2002, n. 4, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 199 del 2002, ha stabilito i criteri e le procedure per la revisione dell'elenco dei comuni ad alta tensione abitativa, demandando alle regioni e alle province autonome l'individuazione di detti comuni entro una soglia predeterminata di popolazione, con il vincolo di inserire comunque nell'elenco i comuni capoluogo di provincia e ha rinviato ad una successiva delibera l'approvazione dell'elenco complessivo;

il Cipe ha assunto un'ulteriore delibera, n. 84 del 29 settembre 2002, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 280 del 2002, a modifica della precedente delibera;

il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato, con nota del 19 dicembre 2002, che le regioni devono trasmettere alla direzione generale per l'edilizia residenziale e le politiche abitative del ministero, entro il 28 febbraio 2003, l'elenco integrale dei comuni considerati ad alta tensione abitativa, predisposto sulla base dei criteri fissati nelle richiamate delibere Cipe;

la regione Friuli-Venezia Giulia ha trasmesso al ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 27 febbraio 2003 la deliberazione con la quale la giunta regionale ha approvato l'elenco dei comuni della regione considerati ad alta tensione abitativa (predisposto d'intesa con l'Anci regionale), la cui popolazione complessiva rientra nei limiti del « peso totale attribuito » con le deliberazioni Cipe citate pari a 475.544 unità che comprende i comuni di Trieste, Udine, Pordenone, Gorizia, Monfalcone, Muggia, Tavagnacco, Cervignano del Friuli, Duino-Aurisina, Basiliano —:

per quali ragioni tardi ancora la formale approvazione da parte del Cipe, ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 431 del 1998, e quali determinazioni intenda assumere il Ministro per giungere in tempi ragionevoli al necessario aggiornamento dell'elenco dei comuni. (4-06633)

MORONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

dal 5 maggio 2003, le organizzazioni sindacali del settore ex motorizzazione stanno attuando forme di agitazione consistenti in particolare nell'astensione dall'effettuare qualsiasi operazione esterna agli uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri (operazioni cosiddette « in conto privato »);

ciò, ad avviso dell'interrogante, danneggia pesantemente l'utenza che necessita di servizi automobilistici, quali la revisione o il collaudo dei veicoli o lo svolgimento degli esami per il conseguimento di qualunque tipo di patente;

per le citate operazioni in conto privato, necessarie per assicurare il regolare svolgimento dell'azione amministrativa, sono state preventivamente versate durante il 2002, ai sensi della legge n. 870 del 1986, da privati richiedenti oltre sette milioni di euro;

tali somme sono state incamerate dal ministero dell'economia e delle finanze, e a causa di errori di contabilità, sono state considerate come economie di bilancio e non sono state quindi erogate agli effettivi aventi titolo, cioè ai funzionari dipendenti degli uffici provinciali del dipartimento indicato, come compenso per le prestazioni effettuate nel 2002 a titolo di prestazione di lavoro straordinario svolta per conto di privati, per i quali e soltanto per i quali tali somme sono state versate all'erario —:

quali provvedimenti intendano adottare per assicurare il regolare svolgimento delle operazioni in conto privato ed il normale servizio all'utenza, nonché i rimedi per consentire un'immediata attribuzione delle somme in questione ai dipendenti funzionari del dipartimento trasporti terrestri. (4-06640)

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

il tratto della strada statale n. 77, che collega Civitanova Marche a Macerata, si presenta oggettivamente pericoloso per il traffico automobilistico, a causa dello stato del fondo stradale fortemente sconnesso per tutto il percorso;

di conseguenza, numerosi sono stati gli incidenti, anche mortali, che si sono verificati in tale tratto stradale —:

se non si ritenga assolutamente indispensabile ed urgente provvedere celermente agli interventi necessari, per mettere in sicurezza il predetto tratto della strada statale n. 77. (4-06650)

* * *

INTERNO

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

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

il 12 giugno, all'aeroporto « Raffaello Sanzio » di Ancona-Falconara, sull'aereo ATR 82, volo AZ 1128, in partenza per Roma-Fiumicino alle ore 15, è stato rinvenuto un ordigno esplosivo;

l'aereo, giunto a Falconara aveva effettuato in precedenza i collegamenti Firenze-Roma e Roma Falconara. Mentre si stavano effettuando le operazioni di imbarco passeggeri una telefonata anonima ha avvertito della presenza di un ordigno a bordo dell'aeromobile facendo scattare i controlli da parte degli artificieri che hanno individuato, sotto un sedile, all'interno di un giubbotto salvagente, un contenitore di volume pari 4 o 5 pacchetti di sigarette, dal quale fuoriuscivano alcuni fili elettrici, collegati ad una batteria. L'ordigno è stato fatto brillare in una zona vicino all'aeroporto e proprio il forte boato provocato dall'esplosione, ha indotto gli investigatori a ritenere che il pacchetto