

da alcuni giorni i disagi si sono acuiti per la chiusura di uno dei padiglioni, per diversi mesi, per seguirvi lavori di ristrutturazione —:

quali iniziative intende assumere il Ministro, con urgenza, per garantire normali condizioni di vita ai detenuti ed agli operatori della casa di reclusione di Poggioreale in Napoli. (3-02604)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il ministero della giustizia dispone del Fondo Unico di Amministrazione che ammonta a oltre 100 milioni di euro;

tale Fondo è riservato alla riqualificazione del personale, alla remunerazione delle attività professionali particolari, allo straordinario;

la Fp-Cgil lamenta che ad oggi tali risorse non risultano ancora utilizzate e, ancor peggio, che l'amministrazione non ne ha proposto la pianificazione dell'utilizzo;

tale negligenza aggrava situazioni di difficoltà del personale di cui citiamo alcuni significativi casi:

a) i lavoratori precari della giustizia si trovano da sette anni senza certezza occupazionale;

b) a Pescara negli uffici del tribunale e nell'Ufficio degli ufficiali giudiziari sono svenute tre lavoratrici in 10 giorni perché non c'è l'aria condizionata e le finestre non si possono aprire;

c) a Napoli negli uffici del tribunale e della procura per i minori si è fermata la sala *server* perché non ci sono 980 euro per riparare un condizionatore;

d) a Roma nell'Ufficio del Giudice di pace e in Cassazione per presentare un ricorso bisogna prendere il numero e fare una fila di almeno due ore;

e) presso il tribunale di Roma c'è un'emergenza igienica perché il servizio delle pulizie è stato drasticamente ridotto;

f) presso il tribunale di Roma la stenotipia e la fonotrascrizione hanno subito radicali ridimensionamenti mettendo a rischio l'attività in udienza;

nonostante i molti problemi posti a più riprese dalle organizzazioni sindacali ai vertici dell'amministrazione, risulta che non sia mai stato aperto un tavolo di confronto per discutere di riqualificazione del personale, del miglioramento del servizio, di valorizzazione dei lavoratori e delle lavoratrici, di remunerazione della crescente produttività;

gli stessi dirigenti e capiufficio dell'amministrazione sono in difficoltà perché l'attribuzione delle risorse per gli straordinari non è mai stata affrontata —:

quando intenda sbloccare il Fondo Unico di Amministrazione del ministero della giustizia;

quali iniziative intenda prendere per ripristinare corrette relazioni sindacali al fine di risolvere i problemi strutturali dell'Amministrazione. (4-07200)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

il tratto lucano della autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria a partire dal chilometro 148 a seguire è il tratto più complesso e quello maggiormente in ritardo nel processo di riammodernamento dell'arteria e di realizzazione della terza corsia;

il tratto in questione si caratterizza per una sua peculiarità orografica in quanto l'A3 in quel segmento è un susse-

guirsi di viadotti e di gallerie che attraversano il confine tra Basilicata e Calabria;

in risposta alla interrogazione 5-00176 presentata dalla Margherita in Commissione ambiente in data 6 marzo 2002 il Governo affermò che il tratto era in fase di progettazione;

da quel documento di sindacato ispettivo sono trascorsi oltre 16 mesi senza che i lavori di ammodernamento siano iniziati —:

quali siano i tempi di realizzazione della terza corsia nel tratto lucano della A3 Salerno-Reggio Calabria e quali siano le relative risorse attribuite a tale scopo e le ragioni dei ritardi finora registrati. (5-02310)

COSTA, ZANETTA, ROSSO, DANIELE GALLI, GAMBA, GIANFRANCO CONTE, NICOTRA, LAVAGNINI, OSVALDO NAPOLI, STRADELLA, PAOLETTI TANGHERONI, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, PACINI, BIONDI e VIALE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudono ogni anno con notevoli profitti, come testimoniato da più fonti di stampa, e che questi sono da ascrivere in gran parte al frequente aumento delle tariffe dei pedaggi;

l'autostrada Torino-Savona, che del gruppo Società Autostrade S.p.A. fa parte, ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del + 6,2 per cento nell'anno 2000, del + 6,7 per cento nell'anno 2001 e del + 6,7 per cento nell'anno 2002, come già rilevato in altre interrogazioni;

il motivo di detti aumenti è da individuarsi nella formula matematica che regola il complicato sistema del *Price cup*, ed in particolare nella decisione, riportata nell'Allegato B, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X)

che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di -5;

come riporta testualmente la sopracitata Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona il valore aritmetico di -5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei Deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-bis/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Soc. Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cup*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza —:

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *price cup* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

venga messo a disposizione del Parlamento lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dell'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 del 11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico

nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (5-02313)

Interrogazione a risposta scritta:

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

la stazione ferroviaria di Forlì (linea Bologna-Ancona) è situata in un bacino di particolare interesse economico, produttivo e direzionale;

la città di Forlì (110.000 abitanti) è capoluogo di Provincia, sede universitaria con importanti Facoltà (Economia, Scienze Politiche, Scuola Superiore Interpreti e Traduttori, Ingegneria Aerospaziale, Corso di Laurea per la cooperazione e il *nonprofit*) sede di manifestazione fieristiche di interesse internazionale;

l'orario ferroviario e la cadenza dei treni non soddisfano le esigenze della realtà forlinese, in particolare per l'assenza di qualsiasi fermata dei treni EuroStar e per la mancanza di treni nelle ore notturne per le coincidenze a Bologna;

il disagio colpisce non soltanto gli utenti ma le condizioni di sviluppo di un territorio contrassegnato da numerose piccole imprese e da un tessuto economico e formativo di particolare interesse —:

come intenda il Ministro intervenire presso Ferrovie dello Stato per rimuovere le difficoltà segnalate a cominciare dal prossimo orario ferroviario. (4-07193)