

vano, presso la Sezione alta sicurezza maschile, la terza classe per il conseguimento del diploma di ragioniere-perito commerciale;

il corso è stato istituito nell'ambito del progetto « Sirio » ispirato alla circolare n. 253 del 6 luglio 1993 MPI;

l'attività didattica è stata svolta da docenti dell'Istituto Tecnico Commerciale Statale « L. Casale » di Vigevano che ha pure fornito il materiale didattico;

il corso è stato frequentato con eccellenti risultati di 5 detenuti;

nel corrente anno non è stato attivato il corso per la IV classe richiesto dalla direzione della Casa circondariale, dal responsabile del progetto Sirio e dalla direzione dell'Istituto tecnico « L. Casale »;

la decisione di non attivare il corso della classe IV assunta dalla Direzione generale dell'Ufficio regionale scolastico della Lombardia contrasta con i principi ispiratori della circolare sopra richiamata del Ministro della pubblica istruzione e nel concreto assume una valenza molto più negativa che in qualsiasi ambito scolastico poiché annulla i risultati positivi raggiunti nell'istituto penitenziario;

inoltre, sicuramente intaccherà la fiducia non solo delle persone che non potranno completare il percorso didattico, ma anche di tutti gli iscritti agli altri esperimenti formativi ed agli altri corsi di istruzione attivati nella casa circondariale di Vigevano, poiché verrebbe meno la certezza di poter concludere positivamente le attività didattiche;

le ripercussioni negative nell'ambito dell'istituto sono agevolmente intuibili —:

quali iniziative intendano assumere con urgenza per assicurare l'attivazione della IV classe ragionieri presso la casa circondariale di Vigevano. (4-07484)

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

in data 17 settembre 2002 l'interrogante si rivolgeva al ministro in indirizzo per sapere quali provvedimenti urgenti intendeva adottare per rendere funzionante ed operativo il lavoro del Comitato di verifica per le cause di servizio, ciò al fine di garantire la sollecita evasione delle domande arretrate;

nella sua risposta del 27 maggio 2003, l'Amministrazione interpellata — pur ammettendo le iniziali difficoltà — assicurava che tutte le iniziative nel frattempo assunte avessero già condotto al ripristino dell'efficienza dell'organismo;

a tutt'oggi risulta, purtroppo, che sono ancora migliaia le pratiche da esaminare, con inammissibili ritardi che aggravano il disagio dei cittadini che attendono il giusto risarcimento —:

se il cosiddetto progetto di completa « reingegnerizzazione informatica » avviato dal Ministero ha cominciato a dare i primi risultati sul fronte dell'acquisizione e della restituzione dei fascicoli in via telematica;

se i Comitati stralcio istituiti con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze per lo smaltimento delle pratiche arretrate abbiano attivato le previste nuove modalità operative;

se non ritenga opportuno produrre ogni ulteriore sforzo nella direzione di una completa efficienza e operatività del Comitato, anche tramite una revisione dell'organico oggi inferiore rispetto al passato.

(4-07487)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

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

la città di Cortina (BL), universalmente nota come la « Perla delle Dolomi-

ti», evidenzia in ogni stagione il proprio fascino che attira centinaia di migliaia di turisti;

peraltro, nonostante il grande impegno dei propri cittadini, dell'Amministrazione locale e degli altri enti territoriali preposti, il problema del traffico in città è causa di rilevanti danni sia per le sistematiche esalazioni sia per l'impossibilità di attraversamento cittadino in tempi ragionevoli, soprattutto nelle stagioni estiva ed invernale, quando maggiore è la presenza di turisti;

da tempo si parla di costruire una circonvallazione o un attraversamento rapido del centro civico, che consenta di contemperare le esigenze della viabilità locale con quelle del traffico turistico e della popolazione residente —:

quali soluzioni ritenga di assecondare con idonei finanziamenti, per agevolare la soluzione dei problemi evidenziati, primo fra i quali quello dell'attraversamento rapido della città e quello della protezione dei suoi cittadini dall'inquinamento per sistematiche esalazioni da presenza di auto;

in quali tempi tali soluzioni possano concretizzarsi.

(2-00901)

« Paniz ».

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la stazione delle ferrovie dello Stato di Torre del Greco, Napoli, è del tutto insufficiente alla dimensione ed alla importanza demografica di tale comune e, soprattutto, non riesce a servire adeguatamente lo scalo marittimo limitandone le potenzialità operative e di sviluppo —:

se non si ritenga, nell'ambito delle proprie competenze, di provvedere all'am-

modernamento ed all'accrescimento delle capacità della stazione tornese come contributo preliminare sia alla facilitazione delle comunicazioni sia per favorire la ripresa economica dell'area interessata.

(4-07486)

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

da molti anni l'aeroporto di Rimini è adibito sia a uso militare sia civile; questa duplice destinazione, oltre a pregiudicare l'attività complessiva dello scalo, rende problematica la determinazione delle responsabilità e degli impegni dei singoli soggetti interessati alla gestione, vale a dire la società Aeradria e l'aeronautica militare;

il perdurare dell'incertezza sul destino dell'aeroporto rappresenta un forte impedimento alla crescita di una struttura che costituisce da tempo uno dei supporti essenziali alle attività predominanti nel territorio; l'attuale conduzione militare dello scalo si è rivelata infatti incompatibile con la volontà di effettuare nuovi investimenti da parte della società Aeradria, la quale non dà corso agli investimenti al suolo non essendo ancora titolare della gestione degli impianti;

tale incompatibilità genera un sostanziale immobilismo che, per essere risolto, necessiterebbe del trasferimento dei beni demaniali ancora in capo all'Aeronautica militare e il conseguente intervento dell'Enav per gli aspetti istituzionali di sua competenza; tale passaggio si rende particolarmente urgente anche per la decisione della Repubblica di San Marino di entrare a far parte dei soci della società di gestione, fatto di assoluta novità e rilievo nella storia del settore aeronautico italiano;

si fa presente che l'aeronautica militare dispone, a breve distanza da Rimini, dell'aeroporto della base militare di Pisingnano (Cervia), per il quale la Direzione generale dei lavori e del demanio del

Ministero della difesa ha pubblicato in data 20 maggio 2002 un avviso di gara — codice gara 087399 — avente per oggetto l'appalto integrato per la progettazione e l'esecuzione dei lavori di riabilitazione della pista di volo e degli impianti per il volo notturno; i lavori prevedono l'installazione di un sistema di atterraggio strumentale di precisione e l'adeguamento delle infrastrutture al fine di dare piena operatività agli aerei da combattimento F16 —:

se non ritenga opportuno destinare in via definitiva — nell'interesse della collettività — l'aeroporto di Rimini ad usi civili, così da chiarire la titolarità esclusiva della gestione dello stesso e consentire alla società Aeradria di effettuare i necessari interventi per il potenziamento dello scalo e permettere alla Repubblica di San Marino di entrare a far parte del novero dei soci, evento di grande rilevanza politica e istituzionale. (4-07496)

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

i mercati del continente asiatico sono di altissimo interesse commerciale ed industriale in relazione alla presenza di più della metà della popolazione terrestre, a realtà di grande sviluppo e di enormi potenzialità di investimento;

l'Italia a causa della congiuntura mondiale ha generalmente ridotto la sua quota di esportazioni ad eccezione della Cina dove nel 2002 ha avuto un incremento di oltre il 22 per cento a dimostrazione dell'alto interesse dell'industria italiana per quel paese;

nel centro Asia i paesi dell'ex Urss presentano delle riserve petrolifere di primissimo livello attraendo gli interessi di tutto il mondo occidentale, americani in testa;

le cosiddette « tigri » asiatiche, quali Taiwan e Corea del Sud, stanno conside-

volmente investendo nel settore dei trasporti di massa realizzando molte linee ferroviarie ad alta velocità;

le prospettive di ricostruzione dell'Iraq e l'auspicabile pace in Medio Oriente stanno facendo arrivare e ne arriveranno ancora di più con la pacificazione, notevoli capitali facendo posizionare nella regione le principali società del mondo occidentale;

l'Italia grazie alle sue scelte geopolitiche di alleanza con gli Stati Uniti si trova in una posizione privilegiata nel continente ed in Iraq avvantaggiata rispetto alle più forti concorrenti di Francia e Germania;

tutti i paesi asiatici in corso di sviluppo od obiettivo di numerosi finanziamenti occidentali hanno la necessità di sviluppare e potenziare le reti di trasporto di massa con particolare riguardo al trasporto ferroviario delle merci ed al trasporto rapido di passeggeri nell'ambito delle grandi realtà metropolitane e tra importanti poli abitativi;

la Italferr, società di ingegneria del gruppo Ferrovie dello Stato, che presenta un nucleo di risorse con eccellente esperienza estera è già presente in Asia con uffici operativi a Tashkent in Uzbekistan ed ad Aleppo in Siria —:

se il Ministro sia a conoscenza delle ragioni per le quali non si comprende perché si impedisce regolarmente a Italferr di partecipare alle gare in Asia in generale ed in Siria in particolare; in Iran ove era stata chiamata per partecipare alla progettazione anche dell'alta velocità iraniana con contratto a trattativa privata e perché si è impedita l'associazione tra Italferr e la MM che univa l'alta esperienza nel settore ferroviario con quella nel settore metropolitano; non vi è nessuna strategia commerciale del gruppo delle Ferrovie dello Stato per partecipare alla ricostruzione in Medio Oriente; perché non è stato consentito ad Italferr di partecipare alla missione in Iraq, dove sono presenti altre società di ingegneria italiane private;

cosa intende fare il Ministro per esaltare la grande potenzialità di accesso ai mercati esteri del gruppo delle Ferrovie dello Stato in generale e della Italferr in particolare? (4-07499)

DANIELE GALLI e TARDITI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

tra la società Autostrada Milano-Torino spa e l'Azienda nazionale autonoma delle strade, sussistono le seguenti convenzioni: convenzione n. 287 del 30 novembre 1929, convenzione n. 3023 del 21 giugno 1956, convenzione n. 5065 del 28 marzo 1962, convenzione n. 13546 del 12 aprile 1974, atto aggiuntivo n. 18763 del 10 ottobre 1986, convenzione aggiuntiva n. 19177 del 27 ottobre 1987, convenzione n. 19777 del 20 luglio 1989, revisione di convenzione in data 28 luglio 1999 decreto ministero dei lavori pubblici n. 305 del 27 dicembre 1999;

dalla convenzione in data 20 luglio 1989 rep. 1977 si riscontra che: in data 4 giugno 1984 e in data 29 gennaio 1985 che la società Autostrade Milano-Torino spa ha presentato richiesta di proroga di anni quindici della durata di concessione, con adeguamento del pedaggio, al fine di procedere in regime di autofinanziamento all'esecuzione di importanti lavori di adeguamento della piattaforma autostradale agli *standard* imposti dalla normativa Cnr nonché dei lavori connessi e conseguenti ovvero: adeguamento e ristrutturazione dei sovrappassi, degli svincoli e delle stazioni dell'autostrada, adozione e installazione di dispositivi e impianti intesi a migliorare e mantenere nel tempo un elevato livello del servizio reso all'utenza a mezzo delle più aggiornate tecnologie di guida. Stante la dichiarata urgente necessità di adeguare l'asse autostradale e le infrastrutture in quanto « i volumi e le caratteristiche dei traffici che già attualmente insistono sulla infrastruttura rivestono carattere di necessità ed urgenza », come recita il punto IV della convenzione sopra citata, il tutto per un importo di lire 509.705 milioni.

Nonché in compartecipazione di spesa con gli enti interessati la progettazione e il realizzo di vari raccordi autostradali tra cui, il raccordo autostradale per Malpensa e la variante strada statale n. 341, di chilometri 22.4 + 9.5 per complessivi 203.570 milioni, oltre a 16.000 milioni per la tratta tra le progressive chilometri 3,5 e chilometri 5,6, più raccordo autostradale ad est di Chivasso, più asse autostradale gronda nord di Milano, opere di completamento inserite nel piano decennale della viabilità di grande comunicazione del decreto ministeriale 30 maggio 1986, n. 257.

Che con decreto interministeriale del 26 marzo 1990, n. 1886 è assentita la costruzione e l'esercizio delle seguenti opere: asse di penetrazione in Torino, del raccordo di Chivasso per lire 46 miliardi per Chivasso, per il raccordo per Malpensa lire 50 + 20 miliardi, nonché adeguamento delle tariffe chilometriche ai sensi del piano finanziario aggiornato.

Che con decreto interministeriale del 21 gennaio 1992, n. 2470 si autorizzava il progetto esecutivo per il raccordo Novara-Malpensa come già approvato in data 27 marzo e 12 luglio 1991 in conferenza dei servizi ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 205 del 1989, si garantiva la copertura finanziaria stanziando lire 70.000.000.000 da parte Anas, e si poneva la data limite di consegna dei lavori entro e non oltre il 30 agosto 1992 con relative penali.

Che la convenzione 28 luglio 1999 sostituisce totalmente la precedente convenzione del 1977 del 20 luglio 1989 e dei suoi atti aggiuntivi, che detta nuova convenzione disciplina nuovamente la costruzione e l'esercizio delle seguenti autostrade già assentite: A4 Milano-Torino, nonché le opere realizzate in forza del decreto-legge n. 121 del 1° aprile 1989, convertito in legge n. 205 del 29 maggio 1989 e della legge 23 agosto 1988, n. 373; ovvero raccordo est Chivasso tra A4 e la strada statale 11, lotto 1° e lotto 2°, raccordo Novara A4 Malpensa e variante alla strada statale 341 —:

a) quante e quali opere sono state effettivamente realizzate in totale autofinanziamento a carico del concessionario,

quante e quali in concorso finanziario con l'Anas o con altri enti pubblici, relativamente al tratto autostradale Milano-Torino, durante il corso della validità delle convenzioni richiamate in premessa;

b) quanto a titolo di canone, calcolato in percentuale sugli introiti netti derivati dal pedaggio è stato corrisposto allo Stato;

c) le attuali opere in corso di realizzazione inerenti al rifacimento e all'adeguamento delle strutture autostradali, viadotti, svincoli autostradali, caselli a pedaggio, aree di servizio, adeguamenti dell'asse autostradale, opere idriche, da quale ente o società sono attuate, e con quali finanziamenti;

d) per quale motivazione l'Anas, non abbia prontamente richiesto, il realizzo delle opere di adeguamento delle strutture varie sull'asse autostradale in oggetto, anche se in convenzione dichiarate « urgenti e improcrastinabili » nonché, secondo l'interrogante, pretesto di una nuova convenzione e proroga di scadenza, e se ne ha autorizzato il rinvio per quali motivazioni;

e) il previsto, progettato e finanziato collegamento autostradale Novara-Malpensa, per quali motivazioni non è stato realizzato, quando e se ne è prevista la realizzazione, quale autorità ne ha autorizzato la non esecuzione, i finanziamenti pubblici stanziati per l'opera sono tuttora integralmente a disposizione, se diversamente utilizzati a fronte di quale atto deliberativo;

f) quali e quante rimesse finanziarie sono state accreditate alla società Autostrade Milano-Torino spa da parte dello Stato o/e Anas ed a quale titolo;

g) quando l'utenza della Milano-Torino potrà fruire di un asse autostradale adeguato alle normative, Cnr di un livello del pedaggio adeguato a livelli di qualità superiori, quando potrà essere garantito un adeguato livello di sicurezza della viabilità, quanti incidenti sono occorsi agli utenti a causa delle caratteristiche non ottimali dell'asse autostradale, ovvero a cause di corsie di larghezza non a norma

solo ml 3 anziché i 3,50 prescritti, o cause di viadotti con parti prospettanti sulle carreggiate non ad altezza prescritta, *garde rail* non adeguati, inefficaci e pericolosi, fondo irregolare con facilità di formazione di pozze d'acqua, estrema rarefazione delle zone di sosta di emergenza lungo l'asse autostradale (una ogni 400 metri circa) mancanza della corsia di emergenza, carenza di segnaletica orizzontale e verticale eccetera, quante azioni civili o/e penali sono *in itinere* per le motivazioni richiamate, in quanti verbali di constatazione di incidente stradale redatti dalla polizia stradale si fa riferimento alle cattive condizioni dell'asse viario. (4-07500)

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

il sistema ferroviario italiano, in ottemperanza delle direttive europee, ha già avviato la separazione fra la gestione dell'infrastruttura e l'esercizio delle attività di trasporto passeggeri e merci, dando inizio alla politica di apertura del mercato del trasporto che la Comunità europea persegue. In Italia si stanno già organizzando compagnie private e società estere si sono affacciate da tempo sul nostro mercato;

l'industria ferroviaria italiana è molto debolmente rappresentata all'estero: il gruppo FS potrebbe essere lo strumento adatto per aiutarla nella penetrazione dei mercati esteri;

inoltre un « approccio di mercato » ed il confrontarsi in campo internazionale gioverebbe alle competenze ed alla cultura delle aziende del gruppo FS per scrollarsi di dosso la mentalità di carrozzone pubblico superburocratizzato ereditata dal passato e che risulta a tutt'oggi, in buona parte, non superata nonostante il massiccio apporto di assunzioni (spesso solo clientelari) dall'esterno del gruppo FS;

altre nazioni europee, con Francia e Germania in prima linea, utilizzano da decenni, e con successo, le loro società di

servizi ferroviari quali arieti dell'industria ferroviaria e dei settori imprenditoriali nazionali che li accompagnano;

in particolare i maggiori paesi europei riconoscono la importante funzione delle grandi *Consulting* nello svolgere un ruolo trainante per la promozione delle attività imprenditoriali del paese all'estero. Ciò è particolarmente vero nel settore dei sistemi di trasporto, tanto che diverse autorità governative europee hanno favorito la creazione e lo sviluppo di grandi società di consulenza operanti in tale settore a livello internazionale (vedi i casi di Systra, espressione delle ferrovie francesi e dei trasporti urbani di Parigi, specializzata per i mercati esteri e Deconsult delle ferrovie tedesche, Ineco delle ferrovie spagnole, A.R.E. delle ferrovie austriache ed altre, tutte molto attive sui mercati esteri oltre che sui rispettivi mercati interni);

Italferr risulta oggi essere la maggiore società di ingegneria italiana e probabilmente la maggiore società del mondo specializzata nel settore ferroviario, ed ha i numeri, il *curriculum* ed il *know-how* per poter efficacemente competere con le grandi *Consulting* internazionali;

una forte presenza dell'ingegneria italiana all'estero produrrebbe importanti ricadute positive sul nostro sistema imprenditoriale sia per le imprese di costruzione che per quelle fornitrici di materiali, impianti, apparecchiature, macchinari, eccetera;

molti altri paesi utilizzano la consulenza come strumento di politica commerciale estera —:

se il ministro abbia conoscenza di quali strategie e quali iniziative abbiano preso e stanno prendendo le società del gruppo FS per introdursi nei mercati esteri per acquisire commesse e traffici internazionali;

come si pensa di aiutare le imprese ferroviarie ed i comparti industriali ad esse collegati, nel conquistare sempre più ampi spazi all'estero;

come si pensa di valorizzare le esperienze di chi è già operante sul mercato internazionale e può fare da traino al resto, ed in particolare quali iniziative e quali strategie internazionali sta attuando la direzione di Italferr;

se è vero, e perché, il suo campo di azione è stato fortemente limitato e se sono state trascurate interessanti opportunità;

se è vero, e perché è stata trascurata l'opportunità di una *Joint Venture* con altra società di ingegneria specializzata in sistemi di trasporto urbano per operare sui mercati esteri (sul modello della Systra francese che unisce il *know-how* delle ferrovie francesi con quello della società di gestione dei trasporti urbani di Parigi);

se il *top management* aziendale di Italferr dispone della esperienza e delle conoscenze necessarie ad operare in campo internazionale. (4-07502)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

l'introduzione della normativa per la confisca e l'utilizzo a fini sociali dei beni confiscati agli appartenenti alle cosche mafiose ha segnato un punto di svolta, sia sul piano politico che sul piano culturale, nella lotta alla mafia. Essa ha infatti permesso da un lato di colpire al cuore gli interessi economici delle cosche e dall'altro di dimostrare, in modo concreto e tangibile, il venire meno di uno dei capisaldi del potere culturale e sociale della mafia: l'impunità;

in alcune zone del nostro Paese, e segnatamente nel Meridione, questa normativa è diventata anche strumento di