

da notizie giornalistiche risulta che dal 2000 ad oggi non è stato speso nulla dei fondi a disposizione, a causa della mancata approvazione del regolamento interno per la disciplina delle modalità di presentazione dei progetti e per le relative attività istruttorie;

solo recentemente (18 febbraio 2004) tale regolamento è stato approvato dal consiglio di Amministrazione della Cassa delle Ammende —:

con quali tempi il Ministro prevede di avviare la fase di esame istruttorio dei progetti già da tempo depositati;

se il Ministro non ritenga che debbano essere individuati e sanzionati in qualche modo gli eventuali responsabili del ritardo, secondo l'interrogante colpevole, con cui è stato deliberato il sopra citato regolamento interno. (4-09447)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanze:

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

Ferrovie dello Stato è una delle principali aziende italiane e con gli investimenti che effettua, dovrebbe rappresentare uno dei principali punti di riferimento dell'economia italiana;

a tal proposito risulterebbe alquanto curioso, secondo l'interrogante, che il dottor Cimoli abbia affidato all'Alstom una commessa di circa un miliardo di euro. Inoltre è da tener presente che l'Unione europea ha diffidato il governo francese a non fornire aiuti all'Alstom perché in gravissime difficoltà finanziarie —:

se il Ministro intenda verificare la veridicità del fatto di cui sopra;

se il Ministro intenda appurare perché la fornitura sia stata assegnata ad una ditta estera in gravi condizioni finanziarie e non ad una italiana.

(2-01120) « Perrotta, Antonio Barbieri, Germanà, Daniele Galli, Alfredo Vito, Antonio Russo, Brusco ».

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

Ferrovie dello Stato è una delle principali aziende italiane e che con gli investimenti che effettua, dovrebbe costituire uno dei principali punti di riferimento dell'economia italiana;

negli ultimi anni sono state spese ingenti somme di denaro per apportare migliorie al trasporto ferroviario e tra i vari interventi sembrerebbe che la linea ferroviaria veloce tra Novara e Torino costerà circa 80 milioni di euro a km a fronte dei 20 precedentemente dichiarati nel periodo febbraio-novembre 2001 —:

se il Ministro intenda verificare le ragioni che abbiano comportato questo ingente aumento di costi;

se il Ministro intenda accertare i costi reali per la realizzazione di quest'opera.

(2-01122) « Perrotta, Daniele Galli, Alfredo Vito, Rosso, Santori, Spina Diana, Antonio Russo, Antonio Barbieri, Germanà, Brusco ».

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

le Ferrovie dello Stato è una delle principali aziende italiane e che con gli investimenti che effettua, vedi le ingenti somme di denaro spese per apportare migliorie al trasporto ferroviario, dovrebbe costituire uno dei principali punti di rife-

rimento dell'economia italiana; appare in controtendenza la voce di una eventuale riduzione degli addetti al trasporto merci, anche se tale riduzione d'organico non compare nelle voci del bilancio delle Ferrovie dello Stato —:

se quanto affermato corrisponda a verità;

se la riduzione di organico compaia o meno tra le voci del bilancio.

(2-01123) « Perrotta, Daniele Galli, Alfredo Vito, Rosso, Santori, Spina Diana, Antonio Russo, Brusco, Antonio Barbieri ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

PASETTO, ROSATO e CARBONELLA.
— *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 27 giugno 1997 l'Austria, la Bosnia-Herzegovina, la Croazia, l'Italia, le Repubbliche Ceca e Slovacca, la Slovenia e l'Ungheria, hanno firmato con l'Organizzazione internazionale EUROCONTROL: « l'Accordo relativo alla fornitura ed all'esercizio dei servizi e delle installazioni del traffico aereo da parte di EUROCONTROL presso il centro di controllo dello spazio aereo superiore dei servizi del traffico aereo dell'Europa centrale (*Central European Air Traffic Services* — CEATS) »:

l'accordo, siglato dall'Italia, e che prevede la delega ad EUROCONTROL/CEATS della fornitura dei servizi del traffico aereo in sorvolo, sopra livello di volo 290, non coinvolge tutto lo spazio aereo nazionale, come per gli altri sette paesi, ma circa un quarto dello spazio aereo italiano, oggi in gestione al Centro di Controllo di Padova (Nord-Est Italia), con un volume di spazio aereo nazionale pari al 20 per cento per cento della regione CEATS;

tale accordo entrerà in vigore quando cinque paesi contraenti su otto lo avranno ratificato a livello parlamentare. Ad oggi tre sono gli Stati che lo hanno già fatto: la

Repubblica Ceca, l'Ungheria e la Repubblica Slovacca. A tali paesi, entro l'anno potrebbero aggiungersi anche l'Austria e la Bosnia, completando il processo di ratifica con la conseguente entrata in vigore dell'accordo iniziale sottoscritto dagli otto paesi;

l'entrata in vigore dell'accordo rischia di produrre a livello nazionale conseguenze occupazionali negative visto che tutto il sistema di rotte attualmente dislocato lungo le direttrici nazionali principali nord-ovest/sud-est, in virtù dell'applicazione da parte del CEATS di più favorevoli coefficienti di tassazione applicati alle compagnie in sorvolo dei suoi spazi aerei, non potrà che produrre quale prima conseguenza lo spostamento dei flussi di traffico che attualmente sorvolano tali direttrici nazionali verso quelle a ridosso dell'area balcanica. Un tale effetto rischia di generare in ambito nazionale conseguenze occupazionali negative nonché perdite economiche considerevoli in un comparto da sempre fortemente produttivo;

negli ultimi anni, ad opinione dell'interrogante, in questo ambito la latitanza politico-tecnica si è fatta sentire più che in altri: non sono mai state effettuate analisi approfondite che potessero portare alla formulazione di una strategia nazionale su questo progetto e quindi non si sono mai poste in essere proposte che avessero alle spalle una politica nazionale. Gli altri paesi hanno invece istituito degli uffici dedicati in stretta correlazione fra la parte politica e la parte tecnica, in tale modo hanno formulato costantemente strategie precise che di europeistico avevano molto poco mentre era sempre più forte la componente nazionalistica finalizzata all'accaparramento di posizioni di privilegio, di contratti e di commesse;

nel maggio 2003 la Corte dei conti ha studiato il progetto CEATS, all'interno dell'esame economico dell'ENAV, evidenziando esplicitamente l'estrema negatività del progetto per tutto il sistema trasporto aereo italiano e la sua convenienza limitata ai soli paesi austro-balcanici;

nel luglio 2003, a seguito di una azione di sciopero nazionale CIGL-CISL-UIL e su proposta del Ministro dei trasporti, fu istituito un tavolo tecnico Sindacati-ENAV le cui risultanze portarono ad evidenziare le fortissime perdite che tutto il sistema italiano del trasporto aereo avrebbe subito con l'avvio del progetto CEATS. Il documento fu consegnato dai rappresentanti nazionali di tutte le sigle sindacali nelle mani del rappresentante del Ministro dei trasporti;

il progetto europeo *Single European Sky*, approvato nel dicembre 2003 dalla Commissione europea, detta i principi e le linee politico-tecniche di armonizzazione dei sistemi europei di gestione del traffico aereo alle quali il progetto CEATS è completamente estraneo se non completamente contrario —:

quali atti abbia intrapreso o intenda intraprendere per scongiurare gli effetti negativi attesi da una prossima ratifica dell'accordo CEATS; perché non abbia tenuto in considerazione alcuna le risultanze del tavolo tecnico e del documento della Corte dei conti; perché non abbia intenzione di applicare le linee guida del *Single European Sky* che impediscono, di fatto, il prosieguo del progetto CEATS;

se vi siano proposte alternative praticabili quali la proposta giunta ad ENAV di aderire ad un differente blocco funzionale di spazio aereo stavolta in perfetta armonia con i nuovi dettami europei.
(5-03012)

Interrogazioni a risposta scritta:

PERROTTA, DANIELE GALLI, ALFREDO VITO, ROSSO, SANTORI, ANTONIO BARBIERI, ANTONIO RUSSO e BRUSCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

Ferrovie dello Stato è una delle principali aziende italiane e che con gli inve-

stimenti che effettua, dovrebbe costituire uno dei principali punti di riferimento dell'economia italiana;

negli ultimi anni sono state spese ingenti somme di denaro per apportare migliorie al trasporto ferroviario —:

se il Ministro intenda verificare se il denaro speso sia stato utilizzato, anche, per la realizzazione dei binari ad alta velocità;

se il Ministro intenda accertare se i binari di cui sopra sono previsti all'entrata delle grandi città, quali ad esempio: Roma, Napoli, eccetera;

se corrisponda al vero che la tratta Napoli-Roma costerà più di venti milioni di euro a chilometro;

se il Ministro intenda appurare quanto sia, eventualmente, costata l'opera in questione per ogni chilometro e se i costi sopportati corrispondano a quelli preventivamente stabiliti. (4-09428)

PERROTTA, DANIELE GALLI, ALFREDO VITO, ROSSO, SANTORI, ANTONIO RUSSO, ANTONIO BARBIERI e BRUSCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

Ferrovie dello Stato è una delle principali aziende italiane e che con gli investimenti che effettua, dovrebbe rappresentare uno dei principali punti di riferimento dell'economia italiana. Negli ultimi anni sono state spese ingenti somme di denaro per investimenti, appalti, lavori di manutenzione eccetera —:

se il Ministro intenda verificare a chi sia stato affidato l'appalto per la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia;

se il ministro intenda accertare con quale ribasso sia stato affidato;

se sia stato affidato ad una società spagnola;

se siano state presentate riserve sul progetto ed, eventualmente, a quanto am-

montino in euro le riserve espresse ed accettate dalle Ferrovie dello Stato, e se siano stati chiesti aumenti. (4-09429)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

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

l'articolo 4 della legge costituzionale n. 2 del 31 gennaio 2001 ha introdotto alcune modifiche allo Statuto speciale per il Trentino Alto Adige relativamente al sistema elettorale della suddetta regione;

in particolare, l'articolo citato stabilisce la contestualità delle cariche di consigliere provinciale e regionale per i soggetti eletti nelle consultazioni delle province di Trento e Bolzano;

lo Statuto speciale per il Trentino Alto Adige dispone, per la Provincia di Trento, l'incompatibilità tra l'ufficio di consigliere e la carica di assessore;

la medesima disposizione non è prevista in seno alla Provincia di Bolzano —

se non ritenga di adottare una iniziativa legislativa volta a modificare la normativa in tema di incompatibilità relativamente alla provincia di Bolzano nel senso di renderla uniforme a quanto stabilito per la provincia di Trento in particolare e, più in generale, dal decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267.

(2-01125) « Emerenzio Barbieri ».

Interrogazioni a risposta orale:

LUPI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi tempi si è assistito ad una crescita esponenziale dei fenomeni di aggressione a danno dei soggetti deboli, in particolare anziani;

questi fenomeni sono sfociati nei fatti tragici accaduti in questi giorni a Milano e Provincia: il suicidio di Armando Folli (87enne che si è sparato dopo che un uomo ed una donna gli avevano rubato gioielli per 100 mila euro) e l'aggressione da parte di cinque banditi a una coppia di anziani ristoratori che sono stati picchiati perché si sono rifiutati di aprire la casaforte;

come sottolineato anche dalla Procura di Milano questa situazione ha evidenziato un vuoto normativo che impedisce una piena tutela dei soggetti deboli colpiti —

quali iniziative anche di carattere normativo si intendano porre in essere per porre rimedio alla situazione descritta in premessa e come si stia incentivando l'azione per monitorare e prevenire il fenomeno. (3-03196)

AIRAGHI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

lo scorso ottobre la Digos di Varese arrestò il signor Maohamad Raouiane, residente a Malnate, cui le autorità marocchine, suo paese di origine, avevano chiesto l'estradizione per presunti collegamenti con « cellule dormienti » del terrorismo islamico coinvolte nei recenti attentati di Casablanca;

anche Addel Majid Zergout, l'imam della moschea di Varese, secondo le indagini della Polizia Spagnola sembra risultare coinvolto nei recenti sanguinosi attentati di Madrid;

già lo scorso anno furono arrestati, in provincia di Varese, presunti terroristi islamici che avevano quale base logistica un appartamento nella città di Gallarate e risultavano essere personaggi di spicco della moschea della stessa città;

la Provincia di Varese potrebbe essere un obiettivo particolarmente appetibile per eventuali attentatori che volessero mettere in atto azioni terroristiche per la presenza dell'aeroporto di Malpensa ed