

Finanze 18 dicembre 2001, n. 455, prevede che sia adottato uno schema di convenzione-tipo tra i concessionari del servizio nazionale della riscossione e gli istituti di vendite giudiziarie, recante le modalità d'intervento degli istituti di vendite giudiziarie nella procedura esecutiva e la fissazione dei compensi ad essi spettanti;

la ritardata emanazione del decreto in questione, per il quale è richiesto il concerto del Ministro interrogato, realizza una situazione di carenza normativa che si ripercuote negativamente sulla attività degli istituti di vendite giudiziarie, determinando l'accumularsi di procedure inevase e il mancato recupero dei tributi da parte della pubblica amministrazione —:

quali siano le ragioni che impediscono al Ministro interrogato di esprimere il concerto richiesto, indispensabile per provvedere all'emanazione del decreto in questione. (4-09521)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE, GIANNI MANCUSO, CARRARA, GHIGLIA, RICCIUTI, MISURACA, FATUZZO e MEROI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dal 2001 al 2003 il bollo annuale che grava sui proprietari di motociclette ha registrato un aumento medio del 44,1 per cento, con un esborso passato dal 37,4 a 53,9 euro;

contemporaneamente nello stesso periodo la polizza di responsabilità civile rilasciata dalle compagnie di assicurazione ha fatto registrare un aumento medio dei costi da 228,2 a 293,1 euro, con una lievitazione percentuale del 28,5 per cento;

mediamente bollo ed assicurazione hanno un costo di 518 euro l'anno;

i dati sono ricavati dal 7° rapporto dell'Automobile Club d'Italia sui mezzi di trasporto a due ruote dal titolo « Il patentino per i nuovi padroni del traffico »;

l'aumento della circolazione dei mezzi a due ruote, particolarmente elevato nelle aree metropolitane, favorisce l'auspicata dismissione dell'auto come mezzo di trasporto urbano e tende a produrre il decongestionamento del traffico;

gli aumenti elevati dei costi del bollo e dell'assicurazione, peraltro, frenano inevitabilmente la diffusione dell'uso del mezzo di trasporto a due ruote —:

quali iniziative anche normative intenda intraprendere, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della salute, per contenere i costi del bollo e dell'assicurazione per i mezzi di trasporto a due ruote e, più ampiamente, per favorire la diffusione dell'uso degli scooter nelle aree urbane. (3-03222)

CARBONI, CUCCU e TESTONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 17 marzo 2004 gli interroganti si sono recati, all'aeroporto di Roma Fiumicino dovendo rientrare in Sardegna con il volo Meridiana, con destinazione Olbia, in partenza per le ore 21.00;

le operazioni di imbarco dei passeggeri, (il volo era completo) sono state avviate alle ore 21.20 con oltre 40 minuti di ritardo sull'orario previsto, fissato alle ore 20.35, con 20 minuti di ritardo sull'orario indicato per il decollo;

tutti i passeggeri, fra i quali molte persone anziane e bambini, hanno appreso circa 20 minuti dopo la conclusione delle operazioni di imbarco, dal comandante dell'aeromobile, che si prospettavano difficoltà per il decollo e per l'atterraggio ad

Olbia poiché gli aeroporti di partenza e di destinazione erano coperti da una fitta nebbia;

le condizioni meteorologiche suddette secondo gli interroganti non avrebbero coinvolto il volo se l'imbarco ed il decollo fossero stati eseguiti negli orari previsti, poiché il problema della nebbia si è presentato in forma consistente verso le ore 22.00;

il comandante dopo alcuni annunci contraddittori, resi ad intervalli di circa 20-30 minuti e dopo varie richieste al personale di assistenza effettuate dai passeggeri oltre che dai sottoscritti ha comunicato che avrebbe dovuto effettuare un rifornimento supplementare di carburante nelle eventualità che l'aeromobile avesse dovuto dirottare verso Cagliari o rientrare a Fiumicino, per la inagibilità dello scalo di Olbia o persino atterrare in uno scalo della Toscana;

eseguito il rifornimento e dopo altri inconcludenti e spesso contraddittorie notizie, il comandante, su richiesta di diversi passeggeri i quali lamentavano disagi fisici ed alcuni problemi di salute ha comunicato che il volo era stato annullato per disposizione ricevuta dall'addizione commerciale di Meridiana;

tutti i passeggeri sono stati trasportati circa mezzora dopo le 24.00 nella aerostazione ove due dipendenti della compagnia hanno avvisato che il volo sarebbe stato effettuato alle ore nove del giorno successivo; hanno invitato i passeggeri a ritirare il bagaglio di stiva ed hanno comunicato, con fastidio ai limiti della scorrettezza, di fronte alle richieste dei più, che la compagnia non avrebbe garantito vitto e alloggio poiché la cancellazione del volo era conseguenza di agenti meteorologici;

la gran parte dei passeggeri è stata costretta a trascorrere la notte all'interno della stazione aeroportuale, senza alcuna assistenza e sorveglianza;

il giorno successivo il volo annunciato per le ore 9.00 è stato più volte rinviato

con le più svariate ed incredibili motivazioni: presenza di nebbia, prima a Roma, poi ad Olbia, da dove invece è partito l'aereo per Roma successivamente utilizzato per altra tratta; indi, attesa dell'equipaggio proveniente da altro volo; indi necessità di effettuare rifornimento di carburante;

nel corso dell'esposizione di questa sequenza di giustificazioni incredibili, il personale ed in particolare il responsabile di scalo della « Aviation Services », il quale seppur richiesto ha ommesso di esibire il cartellino di servizio, hanno tenuto un comportamento scortese ed arrogante talché è stato necessario richiedere l'intervento dei Carabinieri in servizio presso la aerostazione per poter avere notizie e ragioni sul ritardo;

l'aereo è decollato alle ore 13.30 del giorno 18 marzo 2004;

diversi passeggeri hanno presentato denuncia dei fatti all'ufficio della Polizia di frontiera dello scalo di Fiumicino —:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ritenga che le decisioni assunte dalla società Meridiana ed il comportamento tenuto dal comandante dell'aeromobile e dai dipendenti a terra siano conformi a quanto previsto dal contratto di concessione stipulato relativamente al regime di continuità territoriale;

se non ritenga di dover comunicare all'E.N.A.C. i fatti innanzi esposti chiedendo che venga attivata la procedura arbitrale di responsabilità;

se il Ministro dell'interno ritenga garantita la sicurezza dei passeggeri ed in generale dello scalo costringendo diverse decine di persone di pernottarvi piuttosto che assisterle per il vitto e per l'alloggio;

quali iniziative intendano assumere i Ministri interrogati, in riferimento alle loro competenze, per evitare che simili episodi possano nuovamente ripetersi.

(3-03224)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

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

il rapido completamento del progetto di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza nazionale nella politica infrastrutturale del Paese;

a tal fine sono stati accorpati i numerosi lotti del progetto, in fase di appalto o di progettazione, in 6 maxi lotti da affidare con il nuovo sistema del *general contractor*;

i lavori, dall'inizio della legislatura, procedono con estrema lentezza e con continui rinvii, con ritardi gravi nei finanziamenti e nello svolgimento delle procedure e delle attività amministrative collegate agli appalti, provocando pesanti disagi ai cittadini ed alle comunità meridionali e seri pregiudizi alle attività economiche e produttive;

del resto sino ad oggi sono proseguiti, con stenti e rallentamenti, unicamente gli appalti assegnati nella precedente legislatura dai Governi dell'Ulivo;

infatti il primo appalto nuovo affidato dal maggio 2001 ad oggi è il primo maxi-lotto (da Sicignano degli Alburni ed Atena Lucana), di cui si attende il concreto e tangibile inizio dei lavori —:

quale sia lo stato medio di avanzamento effettivo dei lavori e delle opere — suddiviso per ognuna delle diverse province interessate — lungo tutti i 443 chilometri dell'autostrada A3, precisando quando saranno finanziati i 4.318,9 milioni di euro che occorrono per completare il progetto e quando verranno aggiudicati il secondo (da Padula-Buonabitacolo a Lauria Sud) e quinto (da Scilla a Gioia Tauro) maxi lotto. (5-03029)

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

il programma delle opere strategiche, noto come legge obiettivo (21 dicembre 2001, n. 442) è stato approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 (delibera n. 121);

ai sensi della normativa sulle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, il CIPE ha la competenza all'approvazione dei progetti preliminari e definitivi delle opere inserite nel programma (articolo 3 comma 5 e articoli 4 e 5 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190);

il comma 177 dell'articolo 4 della legge finanziaria 2004 stabilisce che i limiti di impegno iscritti nel bilancio dello stato sulla base di specifiche disposizioni legislative devono intendersi quale concorso dello Stato al pagamento di una quota degli oneri derivanti dai mutui o da altre operazioni finanziarie che i soggetti interessati sono autorizzati ad effettuare per la realizzazione di investimenti;

le disposizioni del comma 177 si applicano soltanto ai finanziamenti dei mutui e dei prestiti contratti da soggetti diversi dalle pubbliche amministrazioni come definite sulla base del Sistema europeo di contabilità nazionale SEC 95;

il contributo da erogarsi a carico del bilancio dello Stato può essere volto a coprire solo parzialmente e non più interamente le rate di ammortamento del mutuo contratto;

il comma 178 dell'articolo 4 della legge finanziaria 2004 precisa che la limitazione del concorso dello Stato al rimborso delle rate dei mutui contratti si applica ai mutui e alle altre operazioni finanziarie stipulati a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria, ovvero dal 1° gennaio 2004;

in data 11 marzo 2004 il Sottosegretario Ventucci, rispondendo all'interpellanza 2-01108 dell'onorevole Burtone, nella quale si denunciava la decisione assunta dal Cipe di bloccare le procedure di realizzazione di alcune opere (nodo di Catania) previste dalla legge obiettivo a causa dell'interpretazione data al comma 177 dell'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, dichiarava che il rinvio del Cipe « costituisce un fatto del tutto contingente, legato a fattori meramente tecnici connessi alla necessità di pervenire alla corretta interpretazione del citato articolo 4, comma 177 » —:

quali interventi, tra quelle inseriti nel programma delle opere strategiche deliberato dal CIPE, siano stati sospesi in base alle disposizioni dei commi 177 e 178 dell'articolo 4 della legge n. 350 del 2004. (5-03030)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la Galleria di Circonvallazione di Trieste — linea ferroviaria a doppio binario di lunghezza 5,7 chilometri collegante le Stazioni di Trieste Centrale e Trieste Campo Marzio Smistamento — è una linea attualmente in uso soltanto per il traffico merci, nata per eliminare il traffico ferroviario di superficie lungo l'asse viario già molto trafficato delle rive di Trieste;

attualmente la linea manca dell'attrézzaggio previsto dalla più recente normativa come *standard* di sicurezza per il traffico passeggeri nelle gallerie di lunghezza maggiore di 5 chilometri limitandone l'uso e le potenzialità. In particolare sono necessari la realizzazione dell'impianto antincendio, le vie di fuga e di emergenza, l'area di *triage*; andrebbe inoltre effettuata la revisione dell'impianto di illuminazione e adeguata la segnaletica;

sono attualmente in corso i lavori di adeguamento sulla linea per permettere

anche il traffico ROLA (autostrada viaggiante) e TTC (trasporto combinato codificato, ossia casse mobili e semirimorchi), in particolare a servizio del traffico portuale;

l'opera potrebbe costituire un miglioramento generale del sistema infrastrutturale nell'ottica della creazione di un servizio atto a snellire ulteriormente la circolazione di superficie e di una linea ferroviaria che, connettendosi con la futura Trieste-Capodistria, consentirebbe in prospettiva anche il collegamento con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari oltre che con il resto della rete ferroviaria anche per il traffico passeggeri;

l'eventuale abilitazione della Galleria al trasporto passeggeri rappresenterebbe inoltre una reale opportunità per la città in vista dell'Expo 2008, con la realizzazione di un servizio ferroviario integrativo che è tra l'altro previsto nel dossier predisposto per la candidatura di Trieste;

è facilmente ipotizzabile che la progettazione e i lavori richiederanno un congruo tempo, ed essendo l'opera necessaria come sopra richiamato anche per l'Expo 2008, emerge conseguentemente la necessità di operare con urgenza —:

se intenda avviare quanto prima e con quali tempi i lavori e per rendere la Galleria di Circonvallazione percorribile anche ai treni passeggeri. (5-03035)

Interrogazione a risposta scritta:

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

la rete stradale delle Province di Como e di Varese presenta fenomeni di congestione tali da compromettere le normali relazioni sociali ed economiche delle Comunità Locali;

in particolare la principale criticità è rappresentata dalle situazioni di collasso della viabilità dovuto ai consistenti volumi di traffico che gravitano sulle città di

Como e di Varese che (uniche in Lombardia) non sono dotate di una tangenziale;

la situazione della città di Como è altresì preoccupante per il notevole flusso di traffico pesante in quanto le ben note restrizioni in territorio Svizzero, connesse alle attività doganali e alle limitazioni di transito sull'asse autostradale del Gottardo, si riverberano sulla zona di confine con invasione dei Tir sulla viabilità ordinaria con evidenti disagi nella zona a sud del capoluogo Lariano;

la Società Pedemontana Lombarda Spa, d'intesa e in coerenza con la programmazione della Regione Lombardia, ha definito il progetto preliminare del nuovo collegamento autostradale « Dalmine-Como-Varese-Valico del Giaggiolo » e ha dato avvio alle procedure di approvazione dello stesso, ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002 attuativo della Legge Obiettivo;

tale progetto prevede la realizzazione del sistema tangenziale di Como con tracciato compreso fra la interconnessione con l'attuale autostrada A9 (Grandate) e la ex Statale 342 « Briantea » (Albere-Tavernerio) e il completamento della tangenziale di Varese;

il progetto preliminare prevede altresì la realizzazione di un primo lotto funzionale della tangenziale di Como nel tratto A9 Grandate-loc. Acquanegra-SP Canturina che rappresenta un obiettivo di fondamentale importanza in quanto risolverebbe le sopraccitate criticità;

l'analisi del progetto preliminare della Soc. Pedemontana pur confermando che la tangenziale di Como unitamente a quella di Varese rappresentano priorità nell'avvio dell'opera pone una serie di perplessità in ordine ai tempi di realizzazione sia in funzione della dotazione dei finanziamenti pubblici necessari che della complessità procedurale, di progettazione e realizzazione del nuovo sistema viabilistico —:

se in vista della conclusione delle procedure di approvazione del progetto

presso il CIPE non sia il caso di attivare un'idonea ed opportuna iniziativa coordinata dal Ministero, d'intesa con la Regione Lombardia, l'Anas e la Soc. Pedemontana e con la partecipazione delle Province di Como e di Varese e dei Comuni di Como e di Varese per valutare la fattibilità di « stralcio » del primo lotto della Tangenziale di Como e di completamento di quella di Varese;

se non sia da valutare la possibilità di porre in essere forme di collaborazione tecnico-giuridiche fra tutti i soggetti interessati (convenzione, accordo di programma o altro) finalizzata, dopo l'approvazione del progetto preliminare, all'accelerazione delle altre fasi progettuali esecutiva e definitiva e quindi di appalto e realizzazione, nel più breve tempo possibile, del primo lotto della tangenziale di Como e di completamento della tangenziale di Varese. (4-09512)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

con riferimento ai fatti avvenuti domenica 21 marzo allo Stadio Olimpico di Roma, che hanno portato all'interruzione della partita Lazio-Roma —:

quale sia il giudizio complessivo del Ministro interrogato sulla vicenda, con particolare riferimento alla decisione della sospensione della partita;

se le Forze dell'Ordine avevano avuto sentore di intese fra i gruppi più estremisti delle due tifoserie per provocare il blocco della partita;

se le Forze dell'Ordine fossero in numero e con una dislocazione tali da poter impedire la minacciata invasione di campo;