

spesso mansioni non di loro competenza, dovendo gli stessi attendere a più servizi con evidente sovraccarico lavorativo e dovendo i predetti assumersi la responsabilità della sottoscrizione di atti non redatti dai medesimi senza poter esercitare quel compiuto controllo che sarebbe utile in questi casi;

quanto predetto è stato rilevato nella relazione ispettiva compilata ad esito dell'attività svolta dagli ispettori dal 17 settembre 2002 al 7 ottobre 2002, che ha dichiarato improcrastinabile la copertura del posto di Direttore di Cancelleria per evitare il sovraccarico delle competenze sul vertice amministrativo, evidenziandosi come successivamente alla predetta ispezione la situazione si è ulteriormente aggravata per il pensionamento di un Cancelliere B3 ed trasferimento di due Operatori B2 applicati in via continuativa, nonché per l'assenza dell'unica unità di Ausiliario A1 —

se il Ministro sia a conoscenza di tale situazione critica, e come intenda attivarsi per ovviare al progressivo peggioramento dell'attività complessiva dell'ufficio, provocato dalla grave carenza di organico del Tribunale di Ivrea. (4-09709)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

il Passante di Mestre — che sarà lungo 32,290 chilometri — è stato incluso dal Governo nel primo programma delle infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE con deliberazione n. 121 del 21 dicembre 2001;

tale opera è di assoluta valenza nazionale, essendo destinata a fungere da

bretella autostradale fra la A4 (Padova-Venezia), la A27 (Venezia-Pian di Verdoia) e la A4 (Venezia-Trieste), nonché da *bypass* dell'area metropolitana di Venezia quale viabilità alternativa alla Tangenziale di Mestre a rischio costante di collasso perché interessata da un traffico assai elevato (170.000 veicolo al giorno; 55 milioni all'anno);

questa infrastruttura ha carattere prioritario nel sistema stradale italiano, in quanto è diretta ad eliminare punti di grave saturazione su di una rete di collegamento fondamentale per i trasporti e le comunicazioni lungo la direttrice est-ovest;

il costo complessivo del Passante esterno di Mestre è stato calcolato dall'ANAS e dal CIPE in 750 milioni di euro, dei quali 113,4 milioni di euro a carico dello Stato e con risorse destinate all'attuazione della « legge obiettivo »;

il costo residuo di 636,6 milioni di euro graverà sull'ANAS S.p.A. che potrà provvedere alla realizzazione dell'opera direttamente o tramite una società di progetto interamente partecipata dall'ANAS medesima;

l'ANAS o l'eventuale società di progetto provvederanno al rimborso del capitale di mutuo ed al pagamento dei relativi interessi tramite i flussi di cassa derivanti in primo luogo da incrementi di pedaggi applicati sulla Tangenziale di Mestre; in secondo luogo, dalla totalità degli introiti legati ai pedaggi operanti su tale Tangenziale a partire dall'entrata in esercizio del Passante di Mestre, quando la tangenziale sarà retrocessa all'ANAS, che a sua volta affiderà in concessione *pro-quota* la gestione del Passante alle tre società concessionarie delle autostrade interferenti; in terzo luogo, dagli introiti derivanti dai pedaggi per le tratte ricomprese nella concessione alla « Società Autostrade Venezia-Padova » alla scadenza della concessione stessa al 30 novembre 2009, nonché dai pedaggi per le restanti quote del Passante di Mestre fra le tre Società autostradale alla scadenza delle relative concessioni;

aggiudicataria della gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del Passante di Mestre è risultata l'Associazione temporanea di Imprese, formata da Impregil S.p.A., Consorzio Cooperative Costruzioni e Grandi Lavori Fincosit —:

quale sia il piano finanziario definitivo per la realizzazione del Passante di Mestre;

quali siano i tempi previsti per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva, per l'inizio in concreto dei lavori, per la loro conclusione per l'entrata in funzione della nuova infrastruttura.

(5-03087)

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

la variante di Valico, che prevede l'attraversamento appenninico nel tratto Bologna-Firenze dell'Autostrada del Sole mediante un nuovo collegamento autostradale fra Sasso Marconi e Barberino del Mugello, è un'opera di assoluta valenza nazionale per un moderno funzionale ed efficiente sistema di comunicazione e di mobilità nel nostro Paese e per lo sviluppo delle attività economiche e produttive;

si tratta di un progetto al quale si lavora da diversi anni, attesa anche la sua complessità tecnica;

il progetto è articolato e suddiviso in tredici lotti;

da ultimo la maxi-gara, dell'importo di 555 milioni di euro, per la costruzione del tunnel della Variante di Valico sulla Autostrada A1 Milano-Napoli è stata paralizzata per alcuni mesi, a seguito del contenzioso insorto innanzi alla Giurisdizione Amministrativa;

tale contenzioso sembra finalmente risolto —:

qual è il quadro finanziario per la realizzazione dell'opera e quali siano i tempi per l'erogazione dei finanziamenti;

quali siano i lotti ad oggi assegnati ed i cui lavori sono in concreto iniziati;

quali siano i lotti per i quali sono in corso le procedure di appalto;

quale sia lo stato oggettivo di avanzamento dei lavori iniziati;

quale sia la data prevista per la consegna di singole tratte e singoli lotti, nonché per la conclusione integrale dei lavori e per la messa in esercizio della Variante di Valico. (5-03088)

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

il progetto dell'Alta Velocità/Alta capacità ferroviaria è di vitale e prioritaria rilevanza per la modernizzazione ed il potenziamento infrastrutturale del Paese;

tale progetto, nelle sue diverse tratte, è ricompreso anche nel I Programma delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, approvato dal CIPE con deliberazione n. 121 del 21 dicembre 2001;

l'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria è indispensabile anche per favorire lo sviluppo del trasporto su ferro, riducendo così la dimensione eccessiva del ricorso al trasporto su gomma, per il traffico e la circolazione di persone e di merci;

per queste ragioni, sin dalla scorsa legislatura, sono iniziati in misura significativa i lavori della Tav su diverse tratte della rete ferroviaria italiana —:

in quali tratte siano in corso i lavori dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria e quale sia il loro effettivo stato di avanzamento;

quali siano le tratte in via di progettazione e quale sia l'attuale stato progettuale e quando in concreto inizieranno i lavori;

quale sia la data prevista per la ultimazione delle opere nelle differenti tratte;

quale sia lo stato di finanziamenti disponibili ed assegnati e di quelli già previsti per il 2004 e gli anni successivi per l'esecuzione del progetto della Tav. (5-03089)

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

in questi giorni le organizzazioni sindacali confederali ed autonome del trasporto di Puglia e Basilicata in modo unitario hanno avuto dure prese di posizione, ampiamente riportate dagli organi di informazione, nei confronti del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie Appuro-Lucane srl;

in particolare hanno denunciato lo stato di paralisi che caratterizza l'attuale CdA;

negli ultimi anni le Ferrovie Appuro-Lucane srl hanno realizzato una importante opera di risanamento e di rilancio, conseguendo un notevole incremento del traffico pur in presenza di una consistente riduzione del personale (circa il 50 per cento), con conseguente importante miglioramento del conto economico;

recentemente una serie di *performances* sperimentali ha dimostrato come, con i dovuti ed opportuni investimenti, sia possibile migliorare le prestazioni ed offrire un servizio sempre più conforme alle esigenze ed alle aspettative dell'utenza;

il Ministero delle infrastrutture già dei trasporti il 31 gennaio 2000 stipulava un Accordo di Programma ai sensi dell'articolo 8 comma 3 del DL 422/97; tale accordo prevedeva all'articolo 8, punto 5, che il piano degli investimenti venisse aggiornato in funzione degli elementi che sarebbero emersi durante la fase sperimentale 2000-2001 —:

quali aggiornamenti siano intervenuti e se in questi aggiornamenti siano state tenute in considerazione anche le necessità di investimento per le Ferrovie Appuro-Lucane srl che a tutt'oggi costituiscono il principale vettore del territorio;

quale ruolo propulsivo il Ministero intenda svolgere attraverso i rappresentanti ministeriali presenti nel CdA (uno in rappresentanza anche del Ministero dell'economia) anche al fine di avviare a soluzione le difficoltà gestionali denunciate dalle organizzazioni sindacali. (5-03091)

DELL'ANNA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 174 è stata trasferita, secondo la quota territoriale di appartenenza, dall'ANAS alla provincia di Lecce ed alla provincia di Taranto;

la statale 174 è l'unica arteria esistente che collega i comuni della provincia di Lecce e della provincia di Taranto che ricadono dalla parte del mar Jonio;

nell'area tutti i trasporti sono realizzati su gomma, non esistendo sulla tratta alcuna linea ferroviaria;

l'intensità del flusso di traffico giornaliero è tale che ogni giorno si verificano incidenti stradali gravi spesso anche mortali;

la strada manca di ogni minimo requisito di sicurezza —:

se non ritenga, visto che la competenza è stata assegnata a più province, di riclassificare la strada 174 come strada statale e riaffidarla all'ANAS perché provveda all'ammodernamento e la messa in sicurezza. (5-03095)

Interrogazioni a risposta scritta:

GIORDANO e TITTI DE SIMONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la società Ferservizio della Holding Fs spa ha deciso la chiusura delle sedi di Bologna, Venezia e Bari ed il loro trasferimento a Firenze, Verona e Napoli;

questa decisione costringe i lavoratori operanti presso le sedi di Bologna, Venezia

e Bari al trasferimento presso le nuove sedi con le inevitabili difficoltà logistiche che la situazione comporta;

la decisione di trasferire le sedi, alla luce delle attuali possibilità di organizzare il lavoro, appare agli interroganti più come uno strumento per imporre rinunce forzate;

questo è possibile perché con il nuovo contratto, che prevede inopinatamente l'obbligo alla mobilità, il lavoratore viene posto dinnanzi a scelte pesanti: trasferimento o licenziamento —;

se non intenda intervenire affinché non si prosegua in questa direzione e non si attuino modalità di rapporto che a giudizio degli interroganti appaiono ricattatorie con i lavoratori. (4-09686)

MESSA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa. — Per sapere:

se corrisponda al vero che i giubbotti retro-riflettenti siano altamente infiammabili;

in caso di risposta affermativa, quali iniziative intendano assumere per garantire la sicurezza personale di quanti l'indosseranno;

quali iniziative siano state assunte, o s'intendano assumere, per evitare la vendita di giubbotti, o bretelle riflettenti, non omologate. (4-09692)

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

la Capitaneria di Porto di Venezia, ha deciso di « declassare » i canali portuali del Porto di Venezia da 31,5 a 30 piedi;

tale scelta va fatta risalire alla impossibilità da parte dell'Autorità Portuale di continuare nell'escavo dei canali portuali;

tutto ciò può comportare gravi danni e la perdita di competitività per il Porto di Venezia —;

cosa impedisca lo scavo dei canali portuali e come intenda il Ministro intervenire per avviare tale opera fondamentale per il futuro del Porto di Venezia. (4-09712)

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

presso il ministero delle infrastrutture si è costituita la Consulta Generale per l'Autotrasporto che prevede, tra l'altro, una apposita sottocommissione per i problemi del Mezzogiorno;

quest'ultima Commissione è sicuramente lo strumento adatto ad affrontare i problemi dell'autotrasporto meridionale, sicuramente il più colpito dalle sanzioni previste dal nuovo codice della strada in materie di ore di riposo;

gli autotrasportatori meridionali pagano da decenni la carenza infrastrutturale con condizioni di lavoro pietose, aggravati oggi per colpa di tali carenze anche dal peso di sanzioni amministrative e pecuniarie;

della Commissione VI della Consulta Generale fanno parte associazioni di categoria non radicate nel territorio meridionale;

le associazioni A.I.T.R.A.S. e A.I.A.S. che fanno parte della Consulta Regionale Siciliana che si occupa dell'autotrasporto regionale, in un incontro ufficiale con delegati del ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno chiesto di far parte della VI Commissione per mettere a disposizione la propria competenza al fine di risolvere, oltre che affrontare, i problemi inerenti l'autotrasporto siciliano e meridionale;

tale richiesta non ha avuto ad oggi seguito —;

se il Ministro è a conoscenza dei fatti esposti e se conosca i motivi dell'esclusione delle Associazioni Siciliane dalla VI Commissione;

quali provvedimenti urgenti intenda adottare al fine di convocare tali Associazioni al tavolo tecnico Stato-regioni istituito presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (4-09715)

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

è cosa nota che il Presidente delle Ferrovie, il dottor Cimoli, abbia assicurato novità importanti per il trasporto ferroviario con l'arrivo di nuovi ed efficienti servizi che garantiranno ai passeggeri viaggi più piacevoli. Ma tutto ciò presupporrà, secondo l'interrogante, l'aumento dei costi —:

se il Ministro intenda accertare in quale misura varieranno i costi che i cittadini dovranno sopportare per usufruire del trasporto ferroviario;

se il Ministro intenda adottare le misure necessarie per impedire una eccessiva « impennata » dei prezzi. (4-09717)

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

le FS hanno investito ingenti somme di denaro per apportare migliorie al trasporto sui binari. Tra le varie opere realizzate c'è il *Corridoio 5*, la rete transeuropea che collegherà Lione a Torino, proseguendo, poi, per Trieste, Lubiana e Budapest. Un progetto ferroviario ad alta e media velocità lungo 934 chilometri per un costo complessivo di 20,6 miliardi secondo il rapporto Van Miert dal 30 giugno 2004 —:

se il Ministro intenda accertare a che punto sia la realizzazione di quest'opera;

se il Ministro intenda verificare quanto sia stato speso fino ad oggi. (4-09718)

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

l'Amministratore delegato delle FS, il dottor Cimoli, ha acquisito una quota del 15 per cento della Tx Logistik, la seconda impresa ferroviaria privata tedesca nel settore merci, per rafforzare le Ferrovie nel mercato internazionale delle merci. Questo ingresso dovrebbe assicurare a Trenitalia sia una presenza commerciale nel mercato cargo tedesco, sia le capacità operative necessarie a formulare offerte competitive nei servizi internazionali —:

se il Ministro intenda accertare quali altre opere, a livello internazionale, siano state fatte;

se il Ministro intenda verificare quanto sia stato speso, fino ad oggi, in investimenti, al di là del confine;

se il Ministro intenda appurare se questi investimenti internazionali non abbiano rappresentato un ostacolo od abbiano comportato rallentamenti ai lavori italiani. (4-09719)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

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

in data 3 aprile 2004 a Savigliano in provincia di Cuneo, nel corso di una manifestazione statica e regolarmente autorizzata al fine della raccolta di firme per la candidatura di Forza Nuova-Alternativa Sociale un gruppo di alcune decine di esponenti di cosiddetti centri sociali ha aggredito con uova insulti e minacce gli organizzatori del banchetto;