

tualizzato di IX livello in base al contratto collettivo di categoria (articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 3 agosto 1990 n. 319);

anzi, negli anni dal 1987 in poi, egli ha anche ricoperto un incarico di insegnamento presso la Luiss, regolarmente autorizzato anno per anno dal Consiglio superiore della magistratura;

il dottor Carbone risulta anche impegnato dal 2000 in poi e con assoluta costanza ed assiduità nell'attività, retribuita, di formazione giuridica espletata dalla società Ipsosa (si veda il catalogo delle iniziative di formazione consultabile via internet);

il dottor Carbone ha anche insegnato nei corsi post laurea del Cesdif (società per l'università nel riminese), e della facoltà di giurisprudenza dell'università di Bologna (23 novembre 2002);

collabora alla rivista *Corriere giuridico* edito dall'Ipsosa, è giudice tributario, malgrado tutto ciò il Consiglio superiore della magistratura risulta averlo designato quale presidente aggiunto della Corte di cassazione, non procedendo alla nomina definitiva solo perché è mancato fino ad ora il concerto da parte del ministro della giustizia;

risulta all'interrogante che nei confronti del dottor Carbone avrebbero preso posizione favorevole soprattutto i gruppi della sinistra del Csm, in altre occasioni, ad avviso dell'interrogante, molto sensibili alle problematiche delle attività extragiudiziarie dei magistrati —:

se intenda verificare se la considerevole attività extragiudiziaria del dottor Carbone sia stata autorizzata dal Consiglio superiore della magistratura e, in caso contrario, quali iniziative di propria competenza ritenga di adottare. (4-09926)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanza urgente*  
(ex articolo 138-bis del regolamento):

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

la crisi ormai drammatica di Alitalia mette in evidenza il rischio del ridimensionamento definitivo del trasporto aereo in Italia, in quanto non perde soltanto Alitalia ma tutte le compagnie aeree, con la conseguenza di mettere in discussione decine di migliaia di posti di lavoro, compresi quelli delle aziende di gestione aeroportuale e del vastissimo indotto;

la questione Alitalia non può essere risolta se non all'interno di una più vasta ridefinizione della struttura produttiva di tutto il trasporto aereo, secondo uniforme convincimento espresso dai sindacati, dal Ministero dei trasporti, da esperti del settore, dalle istituzioni locali e da gran parte del mondo politico e dello stesso Governo;

per quanto riguarda Alitalia è indispensabile ridisegnare completamente un piano industriale di sviluppo, di dividerlo con le parti sociali e di inserirlo in un ambito che preveda il ridisegno complessivo del trasporto aereo in Italia;

questo indirizzo è emerso chiaramente da parte dei lavoratori che hanno massicciamente partecipato allo sciopero nazionale del 5 marzo 2004 e dall'assemblea dei lavoratori dell'Aeroporto di Fiumicino del 19 aprile 2004 alla presenza di parlamentari, di amministratori degli enti locali, oltre che dei rappresentanti sindacali nonché allo sciopero del 30 aprile 2004;

a seguito di questa forte iniziativa sindacale e politica è stata riproposta con fermezza l'esigenza indifferibile di passare

dal continuo temporeggiamento del Governo ad una chiara assunzione di responsabilità per salvare la compagnia di bandiera dal fallimento forse atteso dalle cordate imprenditoriali pronte a dividersi la preda;

il Governo azionista di maggioranza del vettore nazionale, non può perdere altro tempo, dopo i pochi inesorabili valori indicati nella relazione semestrale al 30 giugno 2003, che mostrano una situazione finanziaria di Alitalia in forte perdita:

la perdita del risultato operativo salita da 63 milioni di euro a 266 milioni di euro nei primi sei mesi del 2003;

la perdita di conto economico, salita da 49 a 315 milioni di euro negli stessi periodi e che, secondo indiscrezioni plausibili, dovrebbe attestarsi a 510 milioni di euro all'inizio del 2004;

le risorse finanziarie della compagnia, a detta del responsabile finanziario di Alitalia Spa, sono sufficienti appena per poche settimane, essendo rimasti in cassa soltanto 200 milioni di euro dei 500 di inizio anno;

qualsiasi Società, alla presenza di una così funesta situazione finanziaria, attuerebbe con urgenza un programma di drastico taglio di spese di gestione (attività di consulenze ed affidamento a terzi di servizi), verificandone la necessità e le condizioni contrattuali, mentre Alitalia, ignorando questi elementari principi, si è avventurata in acquisto di Società già fallite aumentando il proprio disavanzo e le proprie notevoli esposizioni —:

quale sia l'intenzione politica del Governo e con quale organico programma di misure anche finanziarie sia disposto ad evitare il fallimento e la cessione di Alitalia, nell'ambito di una strategia generale che investa l'intero sistema aereoportuale, in particolare con un piano di produzione industriale, con provvedimenti di sostegno sociale dei lavoratori, con un coraggioso risanamento del bilancio di Alitalia, ta-

gliando gli sprechi, le consulenze e l'affidamento a terzi di servizi che possono essere garantiti direttamente.

(2-01184) « Tidei, Duca, Adduce, Angioni, Benvenuto, Carboni, Cialente, Crisci, De Luca, Di Gioia, Leoni, Luongo, Maran, Mariotti, Maurandi, Stramaccioni, Susini, Vigni, Abbondanzieri, Buffo, Chiaromonte, Grignaffini, Raffaella Mariani, Motta, Nieddu, Nigra, Pignionica, Pisa, Reduzzi, Rosato, Ruggeri, Ruggieri, Sasso, Trupia, Vianello, Labate, Agostini, Cennamo, Tocci, Realacci, Bettini, Preda, Lucidi, Rotundo ».

#### *Interpellanza:*

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

le ferrovie dello Stato hanno speso ingenti somme fino al 2002;

alcuni lavori sono stati affidati in base a trattative private —:

se corrisponda al vero che alcune gare « Tav » sono state assegnate ad alcune ditte solo tre giorni prima dell'entrata in vigore della normativa europea;

se corrisponda al vero che nei capitolati erano previste opere *a forfait* o quantomeno prezzi e tempi certi;

se corrisponda al vero che dal 1996 al 2002, vi sia stato un notevole aumento dei costi;

se nei nuovi affidamenti siano stati confermati prezzi e progetti a corpo e non a progetto.

(2-01182) « Perrotta ».

*Interrogazioni a risposta immediata:*

BRUGGER, ZELLER, WIDMANN, DETOMAS e COLLÈ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 30 aprile 2004 è stato finalmente firmato a Vienna il trattato di Stato per la costruzione, entro il 2015, del *tunnel* di base del Brennero, che costituisce la parte centrale dell'asse Berlino-Palermo (corridoio 1);

l'intervento si giustifica sulla base della previsione, per il 2015, di un traffico merci complessivo (strada più rotaia) di circa 50 milioni di tonnellate, che renderebbe inadeguate le infrastrutture attualmente esistenti;

l'accordo firmato dal Ministro interrogato e dal Ministro austriaco Gorbach, che dovrà essere ratificato dai rispettivi Parlamenti, porterà alla realizzazione di una galleria di 56 chilometri, che avrà una capacità complessiva di transito di 260 treni al giorno e un costo complessivo per la costruzione stimato intorno ai 4,5 miliardi di euro;

dalle dichiarazioni effettuate dal Ministro interrogato durante la firma dell'accordo si apprende che, contemporaneamente alla costruzione del *tunnel* tra Innsbruck e Fortezza, verrà progettata e realizzata anche la tratta di accesso a sud —:

come si intenda garantire il finanziamento del progetto in questione e, in particolare, se sia previsto il coinvolgimento degli enti locali e della società Autobrennero, con il rinnovo della concessione ormai atteso da molti mesi. (3-03329)

VIGNI, ABBONDANZIERI, RAFFAELLA MARIANI, BANDOLI, CHIANALE, DAMERI, PIGLIONICA, SANDRI, VIANELLO, ZUNINO, AGOSTINI, ROBERTO BARBIERI, BURLANDO, MANZINI, MARIOTTI, MAURANDI, OLIVIERI, PENNACCHI, MICHELE VENTURA, VI-

SCO, INNOCENTI e RUZZANTE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il programma delle opere strategiche, noto come « legge obiettivo » (legge 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 per il 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 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 per il 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 medesima legge finanziaria, ovvero dal 1° gennaio 2004;

in data 11 marzo 2004 il Sottosegretario Ventucci, rispondendo all'interpellanza n. 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 »;

in data 25 marzo 2004 il Sottosegretario Mammola, rispondendo in VIII Commissione ad un'interrogazione a risposta immediata, dichiarava che il ministero dell'economia e delle finanze stava predisponendo un'apposita nota per interpretare il comma 177 dell'articolo 4 della legge n. 350 del 2003;

da un articolo pubblicato su *Il Sole 24 ore* di mercoledì 28 aprile 2004 risulterebbe che l'interpretazione dell'articolo 4, comma 177, sarebbe stata « risolta nella riunione del pre-Cipe all'inizio di questo mese. Da allora, però, non è accaduto nulla » —:

quali siano le iniziative adottate dal Ministro interrogato ai fini di una corretta interpretazione dell'articolo 4, comma 177, sopra menzionato. (3-03330)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

la linea ferroviaria Genova-Ovada è interessata da frequenti interruzioni del servizio determinata, principalmente, da interferenze con il traffico merci, rese particolarmente gravose dall'esistenza di un unico binario;

tale situazione crea notevole disagio ai numerosissimi pendolari che devono raggiungere Genova per attività lavorative o di studio;

le proteste degli utenti sono sempre più frequenti e sempre più frequenti sono anche le richieste di risarcimento —:

quali iniziative, il Ministro intenda assumere affinché le Ferrovie dello Stato adottino gli opportuni e necessari provvedimenti per evitare i problemi ed i disagi agli utenti sulla sopraccitata linea ferroviaria Genova-Ovada ed al fine di evitare continue e brusche interruzioni di pubblico servizio con conseguente danno economico per i viaggiatori. (4-09929)

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

l'allargamento dell'Unione Europea, pur restando un evento di straordinaria importanza, ha lasciato aperta una serie di problematiche per gli spedizionieri e gli autotrasportatori italiani;

ai problemi già ben noti, si aggiungerebbero alcune disparità di trattamento tra autotrasportatori italiani e stranieri, che *Il Gazzettino* del 28 aprile 2004 riporta in un articolo in cui cita alcuni esempi di comportamenti scorretti ed irregolari di questi ultimi;

il primo esempio si inserisce nel contesto dei trasporti internazionali, disciplinati in ogni paese attraverso precise norme, che nel caso specifico dei paesi dell'Est prevedono la concessione di autorizzazioni chiamate CEMT. *Il Gazzettino* nell'articolo denuncia una sproporzione nel volume dei trasporti consentiti a favore di sloveni, croati e ungheresi rispetto a quelli concessi agli italiani, che si spiegherebbe non solo grazie alle autorizzazioni false: la pratica adottata, tanto semplice quanto efficace, consisterebbe nell'esibire il CEMT, ottenere il timbro sui documenti di accompagnamento, e cedere lo stesso CEMT ad un altro camionista, che deve solamente avere cura di presentarsi alla dogana qualche ora più tardi, e di sfruttare la stessa autorizzazione, di cui nessuno controlla il numero di protocollo;

un altro esempio riguarda l'effettuazione di trasporti eccezionali senza la necessaria e costosa autorizzazione imposta dalle norme internazionali, viaggiando, come riporta *Il Gazzettino*, con il carico che esce dalla sagoma, senza alcun intervento da parte della Polstrada che, sollecitata dalla segnalazione di un camionista italiano, risponde con un atteggiamento di arrendevolezza ad una prassi illecita di cui ormai si è fatta l'abitudine;

*Il Gazzettino* conclude con un ultimo esempio, ai danni soprattutto dei trasportatori friulani e veneti che viaggiano lungo la tangenziale di Mestre, che verrebbero penalizzati dal mancato rispetto da parte di camionisti tedeschi e austriaci del divieto ai trasporti eccezionali con larghezza di carico fino a tre metri — che di norma devono essere segnalati con i lampeggianti e accompagnati da auto di scorta davanti e dietro — di percorrere la terza corsia dell'autostrada, superato semplicemente spegnendo il lampeggiante —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti riportati da *Il Gazzettino*, e se ritenga opportuno attuarsi affinché sia dato impulso ad un'azione di approfondimento sulla effettiva sussistenza di questi comportamenti scorretti che aggravano la già delicata situazione dei trasportatori italiani. (4-09930)

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

nel corso dell'esame dalla legge finanziaria per il 1999 (legge n. 449 del 1998) fu approvato un emendamento del relatore che, modificando gli importi della Tabella B, incrementò l'accantonamento dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per un importo di 10 miliardi di lire per il 2000 e il 2001, prevedendo una finalizzazione per la strada statale Ragusa Catania quale limite di impegno;

la finalizzazione fu utilizzata in sede di approvazione della legge 17 maggio

1999, n. 144 (cosiddetto collegato ordinamentale) che, all'articolo 11, autorizzava tale limite di impegno di 10 miliardi di lire a decorrere dal 2001 per la realizzazione del raddoppio della strada statale n. 514 tra Ragusa e Catania;

la legge finanziaria per il 2001 (legge n. 388/2000), all'articolo 144, comma 11, ha autorizzato l'ANAS a contrarre mutui quindicennali assistiti da contributi erariali pari a 3 miliardi di lire sia per il 2002 che per il 2003;

la legge finanziaria per il 2002 (legge n. 448/2001), alla tabella 2 allegata all'articolo 45, comma 1, dispone un limite di impegno di 800.000 euro per la strada Ragusa-Catania;

il CIPE, con la deliberazione 21 dicembre 2001, n. 121, ha ricompreso l'adeguamento della strada Ragusa-Catania tra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (indicando per essa un costo complessivo di 490,6 milioni di euro). A tal fine la delibera ha previsto una spesa di circa 2,6 milioni per la progettazione nel 2002, di 7,2 milioni nel 2003 e di 51,6 milioni nel 2004 per la realizzazione. Complessivamente le risorse a tal fine ricomprese nel 1° programma di infrastrutture strategiche ammonta a quasi 61,5 milioni di euro;

la legge 29 dicembre 2003, n. 376, recante « Finanziamento di interventi per opere pubbliche », all'articolo autorizza la spesa per numerosi interventi indicati nella allegata tabella A, tra i quali, al punto 7, viene indicato il « Raddoppio Ragusa-Catania », con uno stanziamento in favore dell'ANAS di 2,5 milioni di euro per il 2003, di 2,250 milioni di euro sia per il 2004 che per il 2005;

da quanto si apprende dal III Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturale, predisposto dal CNEL il 21 aprile 2004, la fase progettuale dell'opera di adeguamento della SS 514 Ragusa-Catania è ancora allo stadio preliminare;

la SS 514, messa in cantiere quarant'anni fa come strada sicura e veloce di collegamento tra Catania e Ragusa, oggi assorbe un volume di traffico con tutta evidenza superiore alla capacità dell'attuale configurazione della strada sia in termini di sicurezza che di velocità tanto che un suo tratto è stato inserito all'interno del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale a causa di un troppo elevato indice di rischio (167/100). Tale situazione generata dalla forte congestione dell'infrastruttura si traduce anche nell'emarginazione di un'ampia parte del territorio regionale —:

quali siano state le cause che, nonostante gli stanziamenti passati, hanno fatto sì che non si sia dato corso all'approvazione del progetto definitivo né, tanto meno, all'avvio dei lavori necessari per la realizzazione di tale fondamentale infrastruttura;

quali atti abbia intrapreso o intenda intraprendere per accelerare l'avvio dei lavori di adeguamento della Ragusa-Catania. (4-09933)

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

il giorno 28 aprile 2004 i dipendenti dell'Alitalia sono entrati in agitazione a tutela del proprio posto di lavoro in relazione alla grave crisi che attraversa l'azienda;

le manifestazioni — delle cui motivazioni non si vuole giudicare in questa sede — hanno paralizzato gli aeroporti italiani e in particolare gli scali di Milano e Roma-Fiumicino;

tale blocco, ancora in corso al momento dell'inoltro della presente interrogazione, ha creato gravissimi disagi nelle tratte nazionali ed internazionali;

particolarmente danneggiate sono state le persone coinvolte nelle tratte da e per la Sardegna, in quanto i vettori che

operano su Alghero e Olbia ovviamente non sono stati in grado di assorbire che in minima parte il traffico passeggeri;

tra i numerosissimi utenti coinvolti si segnala il caso di una classe di un istituto scolastico di Cagliari, che rientrava in Sardegna da un viaggio di istruzione in Olanda, costretta a bivaccare in aeroporto fino alle tre del mattino e solo successivamente condotta in un albergo, che allo stato attuale risulta ancora ostaggio dell'aeroporto della capitale;

la Sardegna è l'unica regione d'Italia che non può essere raggiunta con mezzi alternativi all'aereo ed alla nave ed ogni interruzione di questi servizi si trasforma nella impossibilità di raggiungerla, con conseguenze rilevanti anche sul piano economico, per tacere degli altri riflessi;

paradossalmente il disagio è aggravato dall'attuale regime di continuità territoriale — nata per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini sardi — che ha stabilito un regime di sostanziale monopolio delle diverse rotte, assegnate in esclusiva ai vettori aggiudicatari;

la situazione si sta protraendo in modo convulso e imprevedibile, per cui non è possibile dare alcuna certezza a chi deve viaggiare —:

quali iniziative intenda adottare il Ministro interrogato allo scopo di risolvere positivamente la vertenza in atto ed evitare, conseguentemente, che possano ripetersi i notevoli disagi cui, in questi giorni, sono andati incontro i cittadini, in particolare alla Sardegna. (4-09936)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta immediata:*

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

nel corso della vertenza sindacale relativa allo stabilimento Fiat di Melfi si