

di documentazione (CED), attraverso una gara europea (costata circa 3 miliardi di vecchie lire) il nuovo sistema di ricerca denominato ITALGIURE-WEB che dovrebbe sostituire il « vecchio » sistema denominato ITALGIURE-FIND;

risulta agli interroganti che la Corte di Cassazione starebbe inoltre drasticamente ristrutturando il CED trasferendo altrove il personale assegnato —:

se risponde al vero che a tutt'oggi il nuovo *software* non è ancora entrato in produzione e che il CED per poterlo rilasciare all'utenza sia in attesa di un provvedimento normativo che ne disciplini organicamente l'accesso e ne regoli le modalità per la consultazione delle sue banche dati;

quando intenda emanare tale provvedimento e quando il nuovo sistema operativo sarà disponibile per l'utenza;

se è stata costituita all'interno della Corte di Cassazione una Commissione per l'informatica e, in caso affermativo, quale ruolo abbia svolto dalla sua costituzione ad oggi. (4-10256)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

domenica 16 maggio 2004, sulla linea Serravalle-Arquata Scrivia, un treno interregionale che viaggiava in direzione di Torino e due locomotori che viaggiavano in direzione opposta hanno innescato un tragico incidente ferroviario che è costato la vita ad una persona ed il ferimento di almeno altre 37, alcune delle quali versano in gravi condizioni;

secondo la ricostruzione fornita dai conducenti — e confermata dai primi rilievi degli investigatori della Polfer di Genova con l'aiuto dei Carabinieri e dei tecnici di Trenitalia — il deragliamento dell'interregionale sarebbe stato provocato da un fattore esterno, mentre in direzione opposta sopraggiungevano due locomotori agganciati che, nonostante il tentativo dei macchinisti di rallentarne la corsa, si sono ugualmente abbattuti sui vagoni scatenando il panico;

l'ipotesi più attendibile sarebbe rivolta alla massicciata che potrebbe aver invaso la linea in un punto dove la velocità dei convogli è di circa 90/100 chilometri all'ora —:

se non si reputi opportuno adottare iniziative perché sia fatta chiarezza sulle cause del deragliamento dell'interregionale 2050 da Livorno per Torino e sulle eventuali responsabilità di parte. (5-03282)

DUCA, RAFFALDINI, ALBONETTI, PANNATONI e MAZZARELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — considerato che:

il servizio di trasporto ferroviario tra Mantova e Milano è ad avviso degli interroganti, il peggiore dell'area lombarda;

guasti e ritardi sono pressoché quotidiani e per i passeggeri i viaggi assomigliano sempre più ad un'avventura;

lo scorso 11 giugno il diretto Milano centrale-Mantova delle 17.20 ha avuto un ritardo di quattro ore a causa del surriscaldamento del motore della locomotiva che è andata a fuoco;

analoghi fenomeni sono avvenuti nelle scorse settimane;

da anni viene denunciata, la situazione delle linee, che appare agli interroganti vergognosa, del materiale rotabile e

del non rispetto degli orari tanto che centinaia di pendolari sono ormai infuriati;

nemmeno le multe smuovono Trenitalia dal cattivo servizio offerto;

di tanto in tanto si fanno promesse clamorose quale quella recente di un intercity Mantova-Milano utilizzando la deviazione sulla città di Mantova di due convogli del collegamento Milano-Bolzano;

nei mesi scorsi è stato cancellato il pendolino che collegava direttamente Mantova con Roma con motivazioni senza fondamento e il treno sostitutivo (l'intercity Bologna-Napoli) brilla per la costante mancanza di puntualità;

i mantovani hanno il diritto alla mobilità e alla possibilità di raggiungere decorosamente e puntualmente Milano;

il permanere di questa situazione, ad avviso degli interroganti, può configurare una forma di abbandono, da parte di Trenitalia, di un servizio pubblico che è invece obbligata a garantire;

negli scorsi mesi il massimo responsabile di Trenitalia aveva concordato, in uno specifico incontro con sindaci e parlamentari, l'apertura di un tavolo di confronto sul servizio ferroviario regionale lombardo e in particolare sulla Mantova-Milano;

nulla è stato fatto e risulta agli interroganti che il servizio continua a peggiorare —:

quali iniziative intenda immediatamente assumere perché i cittadini mantovani, cremonesi e milanesi possano avere un collegamento ferroviario decente, confortevole e puntuale tra Mantova e Milano.
(5-03283)

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

con l'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166 il Governo ha disposto alcune

norme di sostegno al trasporto combinato. In particolare, il comma 5 del richiamato articolo prevede contributi, in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2004-2006, alle imprese che si impegnano contrattualmente con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con un'impresa ferroviaria a realizzare un quantitativo minimo annuo di treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose;

tali disposizioni sono il frutto di una intensa attività di sensibilizzazione politica e sociale sulla necessità di supportare, anche in coerenza con i dettami del Piano Generale dei Trasporti e della logistica, il trasporto merci su ferro;

lo schema di regolamento attuativo delle suddette disposizioni è stato inviato dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla Commissione Europea all'inizio del 2003 ed è stato approvato nel dicembre dello stesso anno. L'iter dello schema di regolamento prevede un passaggio al Consiglio di Stato, l'adozione ufficiale da parte del Consiglio dei Ministri, la registrazione alla Corte dei Conti e, infine, la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*;

lo schema è attualmente all'esame del Consiglio di Stato, che ha informalmente sospeso il giudizio a causa di una pregiudiziale interpretativa derivante dalla lettura del comma 177, dell'articolo 4 della Legge Finanziaria 2004, che ha fatto sorgere delle perplessità sul meccanismo di finanziamento del provvedimento. In sintesi, a norma della legge finanziaria, se applicata letteralmente, non sarebbe utilizzabile per attivare i meccanismi di finanziamento utilizzati da una serie di provvedimenti legislativi, anche di iniziativa governativa, tra cui quelli che riguardano interventi di sostegno ad infrastrutture e/o servizi di trasporto;

da quanto si apprende, sul tema sembrano esservi differenti letture da parte del ministero dell'economia e delle finanze, da un lato, e del ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'altro.

Infatti, a seguito della sospensione dell'esame, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto un parere all'Ufficio Legislativo del ministero dell'economia e delle finanze, mentre, informalmente, sembra essere stata interessata la Ragioneria Generale la cui proposta di soluzione, in sostanza, pone l'onere della finanziarizzazione del contributo in capo ai beneficiari del contributo stesso;

il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo aver consultato i potenziali beneficiari della norma, da un lato ha rappresentato le difficoltà di tale soluzione e, dall'altro, ha presentato alla Presidenza del Consiglio dei ministri uno schema di provvedimento in base al quale si escludono dall'applicazione della norma contenuta nella Legge Finanziaria 2004 le opere contenute nella legge Obiettivo e le disposizioni dell'articolo 38 della sopra richiamata legge n. 166 del 2002 —;

quali iniziative abbia adottato o intenda adottare per superare le sopra richiamate problematiche interpretative del comma 177 dell'articolo 4 della Legge Finanziaria 2004, che hanno fatto sorgere delle perplessità sul meccanismo di finanziamento delle disposizioni contenute nel sopra richiamato schema di regolamento attuativo delle disposizioni a sostegno del trasporto combinato, generando grave danno al sistema nazionale dei trasporti e alle aziende beneficiarie, nonché, una divisione tra gli annunci del Governo e le proprie scelte operative. (5-03284)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il giorno 2 maggio 2004 il volo AirOne delle 22,30, con partenza dall'aeroporto di Fiumicino, con destinazione Alghero è partito con oltre quattro ore di ritardo sull'orario previsto;

il ritardo che costituisce una consuetudine cui sono costretti ad adattarsi gli

utenti, è stato causato questa volta dalla impossibilità di poter rifornire l'aeromobile di carburante;

completate le operazioni il comandante ha constatato che sull'aeromobile erano stati imbarcati otto passeggeri in più in riferimento al numero massimo consentito;

dopo dunque trattative con il comandante otto persone hanno scelto di scendere volontariamente dall'aereo che, alle tre ha potuto decollare dall'aeroporto di Fiumicino;

alcuni passeggeri, giunti all'aeroporto di Alghero hanno dovuto constatare che i loro bagagli non erano giunti a destinazione;

i ritardi ed i disservizi si stanno verificando ormai con cadenza giornaliera e su tutti i voli di AirOne che collegano gli aeroporti di Roma e di Milano con quello di Alghero;

questi disservizi sono stati ripetutamente segnalati ed in più occasioni il sottosegretario ai trasporti, in risposta alle interrogazioni, ha assicurato l'intervento del ministero tramite gli enti preposti al fine di ripristinare la regolarità dei servizi e di garantire i diritti degli utenti;

ad oggi nulla è avvenuto —;

posto che il Ministro interrogato è a conoscenza dei disservizi più volte segnalati, quali iniziative intenda assumere affinché la compagnia AirOne rispetti le norme e gli oneri di servizio sulla continuità territoriale;

se sono state avviate le procedure previste negli atti di concessione nei confronti di AirOne. (5-03287)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il percorso della tratta ferroviaria Metaponto-Potenza è costeggiato da una

fitta vegetazione che a causa delle piogge è cresciuta in modo impressionante;

l'approssimarsi della stagione estiva pone seri problemi circa la sicurezza del percorso ferroviario e per i convogli che la percorrono, sia passeggeri che merci, in quanto cresce in maniera esponenziale il rischio incendi;

lungo la tratta in questione non poche volte si sono registrati incendi che hanno bloccato la circolazione ferroviaria;

occorre pertanto un intervento immediato per pulire e le aree prossime ai binari per ridurre al minimo il rischio sopra paventato —:

se il ministro interrogato intenda attivarsi presso la società che gestisce la rete ferroviaria nazionale al fine di assicurare una immediata azione di manutenzione lungo la tratta Metaponto-Potenza, in relazione a quanto sostenuto nelle premesse, nonché di assicurare standard di sicurezza adeguati e prevenire il pericolo degli incendi. (4-10258)

* * *

INTERNO

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro degli affari esteri, il Ministro della giustizia, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, per sapere — premesso che:

dal servizio giornalistico *Una nave rosso veleno* pubblicata, il 10 giugno 2004, dal settimanale *L'Espresso*, parrebbero emergere novità di assoluto rilievo riguardanti l'inchiesta ancora aperta dalla procura di Paola per il caso dello spiaggiamento, avvenuto il 14 dicembre 1990 in località Formiciche (comune di Amantea in provincia di Cosenza), della motonave *Rosso*, appartenente alla compagnia di navigazione Ignazio Messina;

dall'inchiesta giornalistica emerge, tra i punti più rilevanti, che: sia il titolare della ditta che si occupò della demolizione della Motonave *Rosso*, Nunziante Cannevale, che un sommozzatore incaricato dal Registro Navale Italiano hanno dichiarato di non aver rinvenuto alcuna falla nella fiancata della nave spiaggiata. Una ulteriore riprova viene fornita anche dalle riprese contenute in una videocassetta amatoriale, realizzata a Formiciche nei giorni dopo lo spiaggiamento e acquisita agli atti dalla Procura di Paola;

lo stesso Cannevale riferisce ai carabinieri che le ditte intervenute prima della demolizione incomprensibilmente abbiano aperto in una fase successiva, dopo lo spiaggiamento della *Rosso*, uno squarcio enorme sulla fiancata sinistra non visibile da terra e questi rilevano che tale apertura è servita « per fare uscire dalla stiva qualcosa di importante e voluminoso »;

nel 1991 venne chiamata dalla Compagnia Ignazio Messina la società olandese *Smit Tak* « società specializzata in bonifiche a seguito di incidenti radioattivi », e secondo quanto attestato dal procuratore capo di Reggio Calabria, Franco Scuderi davanti alla Commissione bicamerale sul ciclo dei rifiuti. La Società rinunciò dopo 17 giorni all'incarico;

sembrerebbero esistere testimonianze rese alla Procura di Paola che attesterebbero l'interramento illegale dei rifiuti provenienti dalla *Rosso* in almeno due diverse località (località Grassullo, comune di Amantea, provincia di Cosenza e in località Foresta, comune di Serra D'Aiello, provincia di Cosenza);

Giuseppe Bellantone, comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia, intervenuta sul posto insieme ai carabinieri, ha testimoniato che già il 15 dicembre 1990, ad un giorno dallo spiaggiamento, a bordo del relitto della *Rosso* si sarebbero presentati « agenti dei servizi