

stiche, di cui all'articolo 74-*quater* del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, alla mutata realtà sociale, di mercato e tecnologica degli esercizi cinematografici, favorendone così la modernizzazione. (5-03695)

*Interrogazione a risposta scritta:*

FOTI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere:

i motivi per i quali, a tutt'oggi, non si sia provveduto al rimborso Irpef, riferito ai redditi per l'anno 1985, a favore di Calamari Emilio (nato a Piacenza il 28 gennaio 1928, ed ivi residente in Via Dante Alighieri 69) cod. fisc. CLMMLE28A28G535U;

se non si ritenga di dover impartire opportune disposizioni, affinché detta liquidazione sia immediatamente disposta, considerata l'attesa da parte del contribuente di oltre tre lustri. (4-11643)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

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

le notizie pubblicate dal quotidiano *Il Sole 24 ore* il giorno 26 ottobre 2004, riguardanti i due mega-trafori ferroviari: il Lotschberg e il Gottardo in costruzione sotto le Alpi svizzere, prevedono che le Ferrovie italiane concentrino i propri sforzi verso la direttrice del tunnel del Gottardo, con conseguente potenziamento dell'asse Milano-Como-Chiasso, preferito all'asse del Sempione, così come riferito dall'amministratore delegato di Rfi (Rete ferroviaria italiana) Mauro Moretti;

all'origine di quanto esposto vi è il progetto Alptransit, lanciato dalla Svizzera, il cui obiettivo consiste nel trasferire

quote crescenti di traffico merci dalla strada, alla ferrovia, (così come riportato dall'articolo del quotidiano predetto, nel corso di un convegno sulla politica dei trasporti organizzato dall'ambasciata elvetica in Italia);

sempre secondo quanto affermato dall'amministratore delegato di Rfi, sebbene la nuova galleria del Lotschberg sia in una fase di costruzione più avanzata, rispetto a quella del Gottardo, (come confermato dal Ministro dei trasporti svizzero, in quanto entrerà in servizio nel 2007, mentre per il Gottardo bisognerà attendere il 2016), tuttavia essa avrà un solo binario, mentre sul Gottardo vi è la certezza che i binari saranno due, con conseguente significativa limitazione della capacità di trasporto sull'asse Lotschberg-Sempione;

tale restrizione, spingerà le Ferrovie italiane a concentrare gli sforzi sulla direttrice del Gottardo, cercando di collegare questa linea con il porto di Genova, sebbene il CIPE abbia previsto la realizzazione dell'intervento di una diversa direttrice per il completamento dell'opera, ovvero direttrice Sempione;

nell'articolo predetto inoltre, è indicata un'incognita rappresentata dal rischio della mancata continuità nel flusso dei finanziamenti, sullo sviluppo dell'asse Nord-Sud —:

se le notizie inerenti a quanto su esposto riportate da *Il Sole 24 ore* siano fondate, poiché in caso affermativo le affermazioni dell'amministratore delegato di Rfi, secondo cui le Ferrovie dello Stato puntino sulla direttrice del Gottardo, dove peraltro la realizzazione dell'opera procede con notevole ritardo, risulterebbero quantomeno gravi e scoordinate rispetto ai programmi di governo in materia di infrastrutture, in quanto le previsioni iniziali, approvate dalla delibera del CIPE, per il completamento dell'opera, sono differenti rispetto a quanto dichiarato dall'intervista al quotidiano *Il Sole 24 ore*;

quali provvedimenti in caso affermativo intenda assumere, nell'ambito delle

sue competenze, nei confronti di Rete Ferroviaria italiana, per le motivazioni su esposte, in considerazione che un eventuale cambiamento di direttrice inizialmente prevista, provocherebbe una minore crescita per gli investimenti già effettuati di notevole importo nell'ambito della provincia di Novara e del Verbano Cusio Ossola, nonché rispetto alla pianificazione urbanistica ed economica della seconda città piemontese: Novara;

se infine non ritenga di dover accertare i motivi della mancata continuità del flusso dei finanziamenti per lo sviluppo dell'asse Nord-Sud, come dichiarato dall'amministratore delegato di Rfi, Mauro Moretti. (3-03916)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

NICOTRA, SARDELLI, TESTONI, SANZA, BERTUCCI, MARIO PEPE, GIBELLI, MURATORI, PITTELLI, LUPI, LIOTTA, TUCCI e LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è ormai prassi consolidata l'enorme disagio a cui sono sottoposti i viaggiatori dei treni a lunga e media percorrenza, soprattutto in termini di scarsa pulizia delle carrozze ferroviarie, ritardi in arrivo e partenza, elevato costo dei biglietti, nonché il ridotto numero di treni in circolazione nelle tratte a più alta densità di traffico —:

se corrisponda al vero, come risulta agli interroganti, che Ferrovie dello Stato attraverso la società controllata Trenitalia vogliano — con licitazione privata, pertanto senza regolare bando di gara pubblico — vendere/affittare carrozze ferroviarie di proprietà e quindi acquistare e ristrutturare con fondi pubblici, privandosi in tal modo di mezzi che potrebbero essere impiegati nella circolazione ordinaria, a società private di nuova costituzione che nulla conoscono dell'esercizio ferroviario e che hanno solo l'interesse a gestirsi in

proprio una enorme fetta di traffico passeggeri con il solo scopo di aumentare le tariffe;

quali iniziative si intendano intraprendere nell'interesse dei cittadini/utenti delle ferrovie. (4-11633)

ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

il magistrato alle acque di Venezia e il Consorzio Venezia Nuova (concessionario unico per gli interventi inerenti alla salvaguardia di Venezia e della laguna) hanno commissionato all'università IUAV di Venezia uno studio per l'inserimento architettonico delle opere lagunari impegnandosi a pagarlo ben 600.000 euro (seicentomila euro) più iva e altri oneri esclusi; lo studio, presentato a porte chiuse il 10 novembre 2004 nella sede del M.A.V., prevede progetti per abbellire i cantieri e le opere del sistema Mo.S.E. e per ridurre l'impatto visivo ed estetico l'isola artificiale di circa 7 ettari e mezzo (più altrettanti sommersi) che si prevede sia realizzata alla bocca di porto del Lido, davanti e sopra la secca naturale del Bacàn, con devastazione ambientale certa e considerevole;

nel mese di luglio il magistrato alle acque di Venezia e il Consorzio Venezia Nuova hanno redatto uno Studio d'impatto ambientale per i siti di prefabbricazione dei cassoni delle opere mobili e avviato una procedura di V.I.A. presso la regione Veneto per la realizzazione di 38 megacassoni in calcestruzzo del Mo.S.E. (lungi 60 metri, larghi 40, alti 12 metri) da collocare in Laguna nell'ambito pregiato di Ca' Roman (zona S.I.C.) e a ridosso del litorale di Pellestrina, in difformità dal Progetto definitivo del sistema Mose che prevedeva la realizzazione di tali enormi manufatti nell'avamposto di Cagliari e il loro trascinarsi per circa 970 miglia marine fino a Venezia, e che tale Studio d'impatto ambientale sembra sia

stato realizzato sulla base di un'auspicio formulato dalla Commissione di Salvaguardia di Venezia che, nella delibera di approvazione del progetto definito del Mo.S.E., ha inteso fare considerazioni socio-economiche e valutazioni finanziarie che esulano completamente e clamorosamente dai suoi compiti;

il comune di Venezia lamenta che le sue richieste non sono state oggetto di considerazione, anche se formalmente fatte proprie dalla delibera del Comitato (Comitato Misto di cui alla legge n. 798 del 1984) del 3 aprile 2003 con l'inserimento di 11 condizioni, e che ancora il 15 giugno 2004 il consiglio comunale di Venezia ha approvato un documento nel quale chiedeva «... di procedere sperimentalmente all'innalzamento dei fondali alle bocche di porto e al restringimento dei varchi con riduzione delle sezioni liquide e che tali interventi vengano eseguiti adottando le soluzioni tecnologiche, ormai da più parti segnalate, che maggiormente rispondono ai requisiti di reversibilità e gradualità, di scarso impatto ambientale e di costi contenuti, procedendo a sperimentazioni di tali soluzioni in forme consistenti già dai mesi autunnali 2004 e con particolare riferimento alla bocca di porto del Lido». Esprimeva inoltre la propria convinzione che, «fintanto che non si verifichino concretamente gli effetti dei suddetti interventi sperimentali, non si debba procedere nel frattempo concretamente gli effetti dei suddetti interventi sperimentali, non si debba procedere nel frattempo ad alcun intervento diverso alle bocche di porto e tantomeno ad interventi di sbancamento e demolizione o di modifica della situazione attuale dei moli, provvedendo alla sospensione di quelli in corso e/o previsti —:

se ritengano opportuno e congruo l'importo che il magistrato alle acque di Venezia ed il Consorzio Venezia Nuova hanno deciso di corrispondere all'università IUAV di Venezia per uno studio per l'inserimento architettonico delle opere lagunari, impegnandosi a pagare 600.000 euro di denaro pubblico più iva e altri oneri esclusi;

quanto denaro pubblico viene a costare complessivamente lo Studio d'impatto ambientale per i siti di prefabbricazione dei cassoni delle opere mobili avviato dal magistrato alle acque di Venezia e dal Consorzio Venezia Nuova sulla base di un auspicio formulato da un organismo che non aveva titolo per farlo;

per quali motivi il magistrato alle acque di Venezia e il Consorzio Venezia Nuova, così, secondo l'interrogante, generosi nel corrispondere soldi alle università veneziane e nell'avviare studi d'impatto ambientale siano viceversa ostici e parsimoniosi nei confronti delle richieste formulate dal comune di Venezia. (4-11642)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

in occasione del vertice Nato, i «noglobale» hanno provocato disordini e determinato una situazione di tensione nella città di Venezia —:

quali provvedimenti siano stati adottati nei confronti degli autori dei disordini in questione. (4-11638)

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

in molte città italiane la criminalità oramai «spadroneggia»;

basti pensare che a Roma, a piazza Navona, nei giorni scorsi, un uomo è stato ucciso a bastonate;

ad avviso dell'interrogante, sarebbe opportuno ridurre consistentemente le scorte, destinandole unicamente alla sicurezza del Capo dello Stato, del Presidente del Consiglio e dei Ministri dell'interno,