

2004, sarebbe poi stata richiesta all'Italia « l'adozione di misure individuali appropriate in favore del ricorrente » (*Liberazione*, cit.); il 9 agosto 2004, il « magistrato rappresentante dell'Italia al Consiglio d'Europa » avrebbe prospettato « l'ipotesi di una "grazia d'ufficio", concessa in assenza della domanda » corrispondente; il 5 ottobre scorso, « il presidente del Consiglio d'Europa, Jan Petersen, ha risposto così a un'interrogazione (...): "... le autorità italiane hanno informato il Comitato dei Ministri che il Ministro della Giustizia stava prendendo in considerazione l'ipotesi di una grazia presidenziale" » (*Corriere della Sera*, cit.);

appare indispensabile garantire l'incolumità fisica e l'equilibrio psicologico del Dorigo, durante la detenzione, favorendo l'interruzione dello « sciopero della fame » e preservandolo dalle conseguenze, che si temono prossime e irreversibili, della descritta condotta autolesiva, e ciò a prescindere dalla possibilità di adottare, in suo favore, un provvedimento di clemenza, che, in questo caso, sarebbe concesso d'ufficio, sulla base delle valutazioni riservate alle Autorità coinvolte (articoli 87 e 89 della Costituzione);

l'esigenza di preservare l'integrità psicofisica del detenuto in questione, come di tutti gli altri soggetti che subiscano restrizioni della libertà personale, è imposta, oltre che da fondamentali, imprescindibili sentimenti umanitari, dai principi costituzionali che regolano il trattamento sanzionatorio e assegnano alla pena la funzione rieducativa (articolo 27 della Costituzione), nonché dalle specifiche norme dell'ordinamento penitenziario;

la tutela della salute del Dorigo nemmeno potrebbe dipendere dalla sua decisione di non « abiurare alle sue convinzioni » (*Liberazione*, cit.) e di manifestare, anche di recente, « sostegno all'offensiva rivoluzionaria delle B.R. con gli omicidi D'Antona e Biagi » (*Corriere della Sera*, cit.). Tali aspetti, pur eventualmente rilevanti ad altri fini, e innanzitutto per la concessione o la negazione, da parte della

competente Autorità Giudiziaria, dei benefici relativi al trattamento penitenziario (nemmeno invocati, del resto, dal detenuto sopra nominato), non escludono né rendono meno pressante l'esigenza di salvaguardare, con tutti i mezzi riconosciuti dall'ordinamento, la salute del Dorigo, durante l'espiazione della pena predetta;

i ripetuti richiami rivolti all'Italia in sede europea confermano la necessità di un sollecito intervento sul caso in questione —:

quali notizie siano a disposizione del Governo, a proposito della vicenda giudiziaria del detenuto Paolo Dorigo, delle ragioni della protesta che, attraverso il cosiddetto sciopero della fame, egli sta conducendo, e delle sue attuali condizioni di salute;

quali iniziative siano state adottate, o si vogliano prossimamente attuare, in merito alla suddetta vicenda, in particolare per indurre il Dorigo, ove possibile, a recedere da quella forma di protesta, garantendone comunque l'integrità psicofisica e assicurando il controllo costante delle sue condizioni cliniche, nonché un tempestivo intervento in caso di urgente necessità. (4-11850)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanze urgenti
(ex articolo 138-bis del regolamento):

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

in data 31 luglio 1998, la conferenza dei servizi indetta dall'allora Ministro dei trasporti approvava il progetto esecutivo del quadruplicamento ferroviario veloce della linea Milano-Bologna (alta velocità), nel tratto ricadente nel territorio delle province di Reggio Emilia e Modena;

la realizzazione del progetto ha finora evidenziato, principalmente, due que-

stioni: la prima relativa alla chiusura della discarica di via Caruso e la seconda relativa al tracciato della nuova linea ferroviaria;

con riferimento alla prima questione:

a) il tracciato prescelto dalla conferenza dei servizi, comportante l'attraversamento della discarica di via Caruso, ha consentito di allontanare il più possibile il passaggio della linea ferroviaria dagli insediamenti abitativi e di minimizzare tutti i connessi impatti negativi;

b) in sede di conferenza dei servizi, da parte del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio erano state espresse alcune prescrizioni, tra cui quella della chiusura, prima dell'avvio dei lavori di realizzazione della nuova linea, della discarica di via Caruso;

c) le prescrizioni impartite dal ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, da dirigersi, peraltro, a *Tav* (soggetto proponente l'opera e titolare del progetto) e non al comune di Modena, sono state fin qui integralmente osservate, compresa (per quanto riguarda la posizione pubblicamente espressa e gli impegni sottoscritti dal comune di Modena) quella relativa alla previsione della chiusura anticipata dell'area;

d) mai nessuno, finora, ha messo in dubbio, nell'unica sede istituzionale a ciò deputata, vale a dire in conferenza dei servizi, il fatto che il riferimento temporale all'avvio dei lavori di realizzazione della nuova linea, contenuto nella citata prescrizione del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in ordine alla chiusura della discarica di via Caruso, non può che essere inteso come relativo al momento della conclusione dei lavori preparatori del sedime, sul quale dovrà essere realizzato il rilevato ferroviario (valga per tutti, in questo senso, il contenuto dell'articolo 13 della convenzione stipulata il 18 aprile 2003 tra *Tav* spa, consorzio Cepav uno e comune di Modena, in attuazione dell'accordo stipulato il 31 luglio 1998 tra ministero dei trasporti, *Tav* spa, consorzio

Cepav uno, Ferrovie dello Stato, provincia di Modena e comune di Modena, sugli interventi connessi al quadruplicamento ferroviario veloce nel territorio modenese);

e) l'articolo 4 del medesimo accordo del 31 luglio 1998, sotto il titolo eloquente di « Ulteriori impegni finanziari derivanti dalle prescrizioni espresse dal ministero dell'ambiente sull'attraversamento delle discariche di via Caruso », ha espressamente previsto che: « Il ministero dei trasporti garantisce che nei fondi che vengono annualmente assegnati a Ferrovie dello Stato, sia per l'ammodernamento delle linee esistenti che per lo sviluppo dell'alta velocità, saranno ricomprese anche le risorse finanziarie necessarie per la copertura dei costi riconducibili alle prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio espresse nella conferenza dei servizi del 31 luglio 1998 (*in primis* la chiusura della discarica) circa tempi e modi di realizzazione del passaggio della linea alta velocità attraverso l'area delle discariche »;

f) l'articolo 13 della citata convenzione attuativa del 18 aprile 2003 prevedeva, tra l'altro, l'impegno del comune di Modena a definire « i costi riconducibili alle prescrizioni del ministero dell'ambiente... e a comunicarli a *Tav* in tempo utile per consentire la predisposizione delle risorse finanziarie necessarie da parte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

g) mai nessuno, finora, ha messo in dubbio, nell'unica sede istituzionale a ciò deputata, vale a dire in conferenza dei servizi, il fatto che tale impegno del comune è subordinato al rispetto di quanto stabilito dal citato articolo 4 dell'accordo del 31 luglio 1998, in ordine alla corresponsione degli indennizzi e risarcimenti per la dismissione anticipata e per il rimodellamento morfologico della discarica;

h) nel rispetto degli impegni assunti e degli accordi stipulati, il comune di Modena, con note del 30 marzo 2004 e del 14 aprile 2004, rimaste ad oggi senza

risposta, ha provveduto a comunicare a *Tav* l'ammontare dei costi riconducibili alle prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, quantificati, in sede di « prima stima », in circa 64 milioni di euro;

i) con le medesime note del 30 marzo 2004 e del 14 aprile 2004 il comune ha doverosamente informato *Tav* di ritenere imprescindibile che, prima della consegna dei cantieri a *Tav* per la realizzazione del rilevato ferroviario, sia sottoscritto tra le parti interessate un protocollo attuativo del citato articolo 4 dell'accordo del 31 luglio 1998, che sancisca gli importi degli indennizzi e definisca i tempi e le modalità del loro pagamento;

con riferimento alla seconda questione:

a) la definizione del tracciato della linea ferroviaria dell'alta velocità nel territorio modenese è vicenda che origina nel 1991 (con la stipula dei contratti di programma tra il ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato ed il conseguente affidamento al consorzio Cepav uno della progettazione esecutiva e della realizzazione della linea ferroviaria alta velocità Milano-Bologna) e si conclude nel 1998 (con l'approvazione da parte della richiamata conferenza dei servizi del 31 luglio 1998 del progetto esecutivo dell'opera, approvazione poi confermata nella stessa sede il 24 luglio 2000);

b) successivamente a tale data, senza che nessuna delle parti interessate avesse sollevato la questione nell'unica sede istituzionale a ciò deputata, vale a dire in conferenza dei servizi, la città di Modena ed i soggetti coinvolti nella realizzazione di un'infrastruttura strategica, dalla quale dipende in misura non irrilevante lo sviluppo del Paese e dell'area modenese (la quale, tuttavia, ne sostiene direttamente gli inevitabili ed onerosi costi, anche in termini di disagi nella vita quotidiana dei cittadini), si sono trovati di fronte ad alcune iniziative governative, a febbraio e poi di nuovo a marzo del 2003,

dirette a modificare il tracciato dell'alta velocità nel territorio modenese, nel primo caso nel tratto adiacente a Villa Dallari e nel secondo caso nel tratto di attraversamento della discarica di via Caruso, che hanno messo a rischio la continuità dei lavori di realizzazione dell'opera;

c) l'esito della prima iniziativa, che pure ha richiesto 17 mesi ed onerosi approfondimenti in sede tecnica, si è risolta nel luglio 2004, fortunatamente in termini ragionevoli;

d) oggi si è costretti ad aspettare l'esito della seconda iniziativa per la modifica del tracciato: si è proposto, infatti, la costruzione di un *tunnel* nella discarica di via Caruso, che, ad una prima stima, comporterebbe oneri aggiuntivi per non meno di 15 milioni di euro e che solleva seri dubbi, oltre che sul piano finanziario, anche sotto il profilo tecnico;

e) nel frattempo, il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al di fuori della sede istituzionale della conferenza dei servizi, ha « riaperto » la questione dei tempi e delle modalità della chiusura della discarica di via Caruso, provocando in sede locale una ridda di dichiarazioni e di polemiche, che ha penalizzato e rischia di paralizzare la vita politica ed amministrativa modenese;

f) in questo scenario, Modena assiste sconcertata al silenzio del Ministro interpellato, il quale pare subire passivamente iniziative che rischiano di mettere a repentaglio la realizzazione di una delle infrastrutture strategiche del Paese, oltre che la sua credibilità e la sua autorevolezza. Egli, invece, secondo gli interpellanti, dovrebbe avvertire il dovere istituzionale di esprimere pubblicamente il proprio giudizio politico sulle iniziative condotte da suoi colleghi, per il micidiale impatto che esse rischiano di avere in ordine alla possibilità stessa di portare a compimento la tratta ferroviaria dell'alta velocità Milano-Bologna;

g) fu il dicastero che il Ministro interpellato oggi regge *pro tempore*, con

decreto del 30 aprile 1990 ad autorizzare Ferrovie dello Stato a provvedere alla realizzazione dell'opera; fu il dicastero che il Ministro interpellato oggi regge *pro tempore*, con decreto dell'8 luglio 1998, ad indire la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto esecutivo dell'opera; è in capo al Ministro interpellato, oggi, la responsabilità di dotare il Paese di questa infrastruttura strategica —:

se la realizzazione della tratta ferroviaria dell'alta velocità Milano-Bologna rientri tra le priorità del ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

in caso affermativo, quale giudizio di iniziative come quelle condotte da alcuni Ministri, suoi colleghi, al di fuori della sede istituzionale della conferenza dei servizi;

quale sia la posizione del Ministro interpellato in ordine alla correttezza e regolarità dei lavori fin qui svolti, dei comportamenti fin qui osservati e degli impegni fin qui assunti dai soggetti istituzionali coinvolti, a partire dal comune e dalla provincia di Modena;

se non ritenga di dover confermare pubblicamente, davanti al Parlamento, in applicazione dell'accordo del 31 luglio 1998 e della convenzione attuativa del 18 aprile 2003, che la discarica di via Caruso può continuare la propria attività (almeno) fino al momento della consegna dei cantieri alla *Tav* per la realizzazione del rilevato ferroviario e dunque della nuova linea;

se non ritenga di dover confermare pubblicamente, davanti al Parlamento, in applicazione dell'accordo del 31 luglio 1998 e della convenzione attuativa del 18 aprile 2003, che la fissazione dell'ammontare, dei tempi e delle modalità di corresponsione degli indennizzi e dei risarcimenti al comune di Modena per la dismissione anticipata e per il rimodellamento morfologico della discarica di via Caruso è condizione logicamente, giuridicamente e politicamente imprescindibile per ottemperare alle prescrizioni espresse

dal ministero dell'ambiente e della tutela del territorio nella conferenza dei servizi del 31 luglio 1998;

se non ritenga di doversi pronunciare in ordine all'opportunità di aprire un confronto in sede istituzionale fra tutte le parti interessate, a partire dalla convocazione della conferenza dei servizi, al fine di valutare le modifiche progettuali proposte e per verificare, alla luce delle nuove indagini e dei nuovi dati prodotti dal 1998, tempi e modalità di chiusura della discarica di via Caruso.

(2-01379) « Violante, Manzini, Guerzoni, Santagata ».

(Presentata il 30 novembre 2004)

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

nella giornata di giovedì 18 novembre 2004, il presidente della regione Toscana ha inviato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti una terna di proposte per la nomina del presidente della autorità portuale di Livorno;

tale procedura è prevista dalla nuova normativa approvata dal Parlamento nei casi in cui non vi fosse stata un'intesa tra Governo e regione ai sensi della legge n. 84 del 1994;

la situazione di Livorno rientra esattamente in questa fattispecie tanto che il porto è da mesi sottoposto al commissariamento;

la terna di proposte presentata dal presidente Martini, oltre che a indicare personalità con un indiscutibile curriculum professionale nel settore dei trasporti e dell'economia marittima, tiene esclusivamente conto delle indicazioni fornitegli dagli enti locali livornesi e dalla camera di commercio;

in polemica con queste indicazioni e secondo l'interrogante con l'evidente tentativo di trasformare una corretta procedura istituzionale in una impropria occasione di scontro politico, è nei giorni scorsi

intervenuto sulla stampa locale il Ministro dell'ambiente onorevole Matteoli che non risulta essere titolare di alcuna competenza istituzionale su questa materia, considerato l'iter previsto dalla legge numero 186 del 2000;

gli enti locali livornesi hanno ripetutamente sollecitato il superamento del commissariamento e il ripristino di una piena legalità del governo del porto di Livorno —:

quali iniziative intenda assumere per procedere il più rapidamente possibile alla nomina del nuovo presidente dell'autorità portuale di Livorno nell'ambito della terna proposta dal presidente della regione Toscana.

(2-01380) « Susini, Realacci, Lettieri, Duca, Frigato, Rosato, Rotundo, Filippeschi, Fluvi, Diana, Raffaldini, Paola Mariani, De Luca, Michele Ventura, Pennacchi, Vertone, Franci, Lulli, Albonetti, Tocci, Maura Cosutta, Galeazzi, Villetti, Giacomelli, Zanella, Bolognesi, Potenza, Giordano, Bova, Caldarola, Chianale, Dameri, Coluccini, Buglio, Pisa, Marone, Adduce, Luongo, Maran, Mariotti, Nigra, Zuni-
no ».

Interrogazione a risposta immediata:

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

in data 31 luglio 1998, la conferenza dei servizi indetta dall'allora Ministro dei trasporti approvava il progetto esecutivo del quadruplicamento ferroviario veloce della linea Milano-Bologna (alta velocità), nel tratto ricadente nel territorio delle province di Reggio Emilia e Modena;

la realizzazione del progetto ha finora evidenziato, principalmente, due questioni: la prima relativa alla chiusura della

discarica di via Caruso e la seconda relativa al tracciato della nuova linea ferroviaria;

con riferimento alla prima questione:

a) il tracciato prescelto dalla conferenza dei servizi, comportante l'attraversamento della discarica di via Caruso, ha consentito di allontanare il più possibile il passaggio della linea ferroviaria dagli insediamenti abitativi e di minimizzare tutti i connessi impatti negativi;

b) in sede di conferenza dei servizi, da parte del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio erano state espresse alcune prescrizioni, tra cui quella della chiusura, prima dell'avvio dei lavori di realizzazione della nuova linea, della discarica di via Caruso;

c) le prescrizioni impartite dal ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, da dirigersi, peraltro, a *Tav* (soggetto proponente l'opera e titolare del progetto) e non al comune di Modena, sono state fin qui integralmente osservate, compresa (per quanto riguarda la posizione pubblicamente espressa e gli impegni sottoscritti dal comune di Modena) quella relativa alla previsione della chiusura anticipata dell'area;

d) mai nessuno, finora, ha messo in dubbio, nell'unica sede istituzionale a ciò deputata, vale a dire in conferenza dei servizi, il fatto che il riferimento temporale all'avvio dei lavori di realizzazione della nuova linea, contenuto nella citata prescrizione del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in ordine alla chiusura della discarica di via Caruso, non può che essere inteso come relativo al momento della conclusione dei lavori preparatori del sedime, sul quale dovrà essere realizzato il rilevato ferroviario (valga per tutti, in questo senso, il contenuto dell'articolo 13 della convenzione stipulata il 18 aprile 2003 tra *Tav* spa, consorzio Cepav uno e comune di Modena, in attuazione dell'accordo stipulato il 31 luglio 1998 tra ministero dei trasporti, *Tav* spa, consorzio Cepav uno, Ferrovie dello Stato, provincia

di Modena e comune di Modena, sugli interventi connessi al quadruplicamento ferroviario veloce nel territorio modenese);

e) l'articolo 4 del medesimo accordo del 31 luglio 1998, sotto il titolo eloquente di « Ulteriori impegni finanziari derivanti dalle prescrizioni espresse dal ministero dell'ambiente sull'attraversamento delle discariche di via Caruso », ha espressamente previsto che: « Il ministero dei trasporti garantisce che nei fondi che vengono annualmente assegnati a Ferrovie dello Stato, sia per l'ammodernamento delle linee esistenti che per lo sviluppo dell'alta velocità, saranno ricomprese anche le risorse finanziarie necessarie per la copertura dei costi riconducibili alle prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio espresse nella conferenza dei servizi del 31 luglio 1998 (*in primis* la chiusura della discarica) circa tempi e modi di realizzazione del passaggio della linea alta velocità attraverso l'area delle discariche »;

f) l'articolo 13 della citata convenzione attuativa del 18 aprile 2003 prevedeva, tra l'altro, l'impegno del comune di Modena a definire « i costi riconducibili alle prescrizioni del ministero dell'ambiente... e a comunicarli a *Tav* in tempo utile per consentire la predisposizione delle risorse finanziarie necessarie da parte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

g) mai nessuno, finora, ha messo in dubbio, nell'unica sede istituzionale a ciò deputata, vale a dire in conferenza dei servizi, il fatto che tale impegno del comune è subordinato al rispetto di quanto stabilito dal citato articolo 4 dell'accordo del 31 luglio 1998, in ordine alla corresponsione degli indennizzi e risarcimenti per la dismissione anticipata e per il rimodellamento morfologico della discarica;

h) nel rispetto degli impegni assunti e degli accordi stipulati, il comune di Modena, con note del 30 marzo 2004 e del 14 aprile 2004, rimaste ad oggi senza risposta, ha provveduto a comunicare a

Tav l'ammontare dei costi riconducibili alle prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, quantificati, in sede di « prima stima », in circa 64 milioni di euro;

i) con le medesime note del 30 marzo 2004 e del 14 aprile 2004 il comune ha doverosamente informato *Tav* di ritenere imprescindibile che, prima della consegna dei cantieri a *Tav* per la realizzazione del rilevato ferroviario, sia sottoscritto tra le parti interessate un protocollo attuativo del citato articolo 4 dell'accordo del 31 luglio 1998, che sancisca gli importi degli indennizzi e definisca i tempi e le modalità del loro pagamento;

con riferimento alla seconda questione:

a) la definizione del tracciato della linea ferroviaria dell'alta velocità nel territorio modenese è vicenda che origina nel 1991 (con la stipula dei contratti di programma tra il ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato ed il conseguente affidamento al consorzio Cepav uno della progettazione esecutiva e della realizzazione della linea ferroviaria alta velocità Milano-Bologna) e si conclude nel 1998 (con l'approvazione da parte della richiamata conferenza dei servizi del 31 luglio 1998 del progetto esecutivo dell'opera, approvazione poi confermata nella stessa sede il 24 luglio 2000);

b) successivamente a tale data, senza che nessuna delle parti interessate avesse sollevato la questione nell'unica sede istituzionale a ciò deputata, vale a dire in conferenza dei servizi, la città di Modena ed i soggetti coinvolti nella realizzazione di un'infrastruttura strategica, dalla quale dipende in misura non irrilevante lo sviluppo del Paese e dell'area modenese (la quale, tuttavia, ne sostiene direttamente gli inevitabili ed onerosi costi, anche in termini di disagi nella vita quotidiana dei cittadini), si sono trovati di fronte ad alcune iniziative governative, a febbraio e poi di nuovo a marzo del 2003, dirette a modificare il tracciato dell'alta

velocità nel territorio modenese, nel primo caso nel tratto adiacente a Villa Dallari e nel secondo caso nel tratto di attraversamento della discarica di via Caruso, che hanno messo a rischio la continuità dei lavori di realizzazione dell'opera;

c) l'esito della prima iniziativa, che pure ha richiesto 17 mesi ed onerosi approfondimenti in sede tecnica, si è risolta nel luglio 2004, fortunatamente in termini ragionevoli;

d) oggi si è costretti ad aspettare l'esito della seconda iniziativa per la modifica del tracciato: si è proposto, infatti, la costruzione di un *tunnel* nella discarica di via Caruso, che, ad una prima stima, comporterebbe oneri aggiuntivi per non meno di 15 milioni di euro e che solleva seri dubbi, oltre che sul piano finanziario, anche sotto il profilo tecnico;

e) nel frattempo, il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al di fuori della sede istituzionale della conferenza dei servizi, ha « riaperto » la questione dei tempi e delle modalità della chiusura della discarica di via Caruso, provocando in sede locale una ridda di dichiarazioni e di polemiche, che ha penalizzato e rischia di paralizzare la vita politica ed amministrativa modenese;

f) in questo scenario, Modena assiste sconcertata al silenzio del Ministro interrogato, il quale pare subire passivamente iniziative che rischiano di mettere a repentaglio la realizzazione di una delle infrastrutture strategiche del Paese, oltre che la sua credibilità e la sua autorevolezza. Egli, invece, secondo l'interrogante, dovrebbe avvertire il dovere istituzionale di esprimere pubblicamente il proprio giudizio politico sulle iniziative condotte da suoi colleghi, per il micidiale impatto che esse rischiano di avere in ordine alla possibilità stessa di portare a compimento la tratta ferroviaria dell'alta velocità Milano-Bologna;

g) fu il dicastero che il Ministro interrogato oggi regge *pro tempore*, con decreto del 30 aprile 1990 ad autorizzare Ferrovie dello Stato a provvedere alla

realizzazione dell'opera; fu il dicastero che il Ministro interrogato oggi regge *pro tempore*, con decreto dell'8 luglio 1998, ad indire la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto esecutivo dell'opera; è in capo al Ministro interrogato, oggi, la responsabilità di dotare il Paese di questa infrastruttura strategica —:

se, qualora la realizzazione della tratta ferroviaria dell'alta velocità Milano-Bologna rientri ancora tra le priorità del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale sia la posizione del Ministro interrogato in ordine alla correttezza e regolarità dei lavori fin qui svolti e se intenda risolvere la questione dell'attraversamento della discarica di via Caruso, a partire dall'impegno assunto il 31 luglio 1998 di risarcire e di indennizzare il comune di Modena per la dismissione anticipata e per il rimodellamento morfologico della discarica, al fine di consentire il completamento della nuova linea ferroviaria. (3-03935)

(Presentata il 30 novembre 2004)

Interrogazione a risposta orale:

GRIGNAFFINI, GRANDI, GRILLINI, PAPINI, SABATTINI e ZANOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

ai sensi della legge n. 211 del 1992 il Comune di Bologna aveva presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto definitivo della linea 1 (Staveco-Stazione FS-Fiera Michelino) approvato con delibera di Giunta del 28 novembre 2000 di cui la prima tratta funzionale (Stazione FS-Fiera Michelino) era stata ammessa a finanziamento del CIPE con delibera n. 76 del 3 maggio 2001 la quale prevede uno stanziamento ministeriale di 90,610 milioni di euro;

il progetto definitivo della prima tratta funzionale era stato rimodulato sulla base delle prescrizioni del CIPE di cui alla delibera 3 maggio 2001, ottenendo la conferma del precedente finanziamento con Delibera CIPE del 14 febbraio 2002;

sul progetto di metropolitana elaborato dal Comune di Bologna si sono manifestate fin dall'inizio consistenti perplessità e contrarietà da parte degli altri enti locali interessati, della Provincia di Bologna e della Regione Emilia-Romagna;

con delibera n. 121 del 21 dicembre 2001 il CIPE, in attuazione della legge n. 443 del 2001, aveva provveduto ad inserire l'intera rete MAB (linea 1 e linea 2) nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale e aveva altresì previsto il finanziamento statale della intera opera, proposta all'approvazione sotto forma di progetto preliminare;

con delibera n. 67 in data 1° agosto 2003, il CIPE, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002, aveva approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il progetto preliminare della Linea 1 della Metropolitana Leggera Automatica di Bologna (Staveco-Stazione FS-Fiera Michelino) ed opere connesse;

con la suddetta delibera il CIPE aveva rideterminato il costo dell'intervento della Linea 1 della Metropolitana in 443,866 milioni di euro ed aveva assegnato un contributo, in termini di volume ed investimenti, di 216,171 milioni di euro, confermando per la prima tratta le risorse recate dalla legge 211 del 1992 pari a 90,610 milioni di euro;

in data 19 dicembre 2003 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia Romagna hanno sottoscritto l'Intesa Generale Quadro, in cui ferme restando le dotazioni finanziarie specifiche approvate con Delibera CIPE del 1° agosto 2003, le parti, con il coinvolgimento del Comune di Bologna e degli Enti locali interessati, si sono impegnate a superare le divergenze verificatesi per la realizzazione della metropolitana di Bologna;

la Corte Costituzionale, con sentenza n. 233 del 16 luglio 2004, in accoglimento

del ricorso per conflitto di attribuzione avanzato dalla regione Emilia Romagna, ha annullato la deliberazione CIPE n. 67 del 1° agosto 2003 in quanto il parere favorevole della Regione è considerato essenziale per ottenere l'ammissione a finanziamento dell'opera;

con l'inizio del nuovo mandato amministrativo il Comune di Bologna, la Provincia e la Regione Emilia-Romagna hanno finalmente intrapreso un percorso concordato coerente con l'Intesa Generale Quadro del 19 dicembre 2003 per giungere ad una modifica del progetto originario il quale, mantenendo i finanziamenti già deliberati, consentisse di tener conto delle osservazioni precedentemente formulate da Regione e Provincia il cui mancato accoglimento aveva determinato il ricorso della Regione e la conseguente sentenza della Corte Costituzionale;

dagli esponenti del Governo con cui i rappresentanti della Regione e degli enti locali bolognesi si sono ripetutamente incontrati sono sempre state fornite ampie assicurazioni circa la piena correttezza del percorso intrapreso e la conseguente garanzia del mantenimento dei finanziamenti già deliberati;

in data 12 ottobre 2004 la Giunta del Comune di Bologna ha approvato il progetto preliminare della prima tratta funzionale della Linea 1 della Metrotranvia e il tracciato dell'intera Linea 1, successivamente trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Gli indirizzi per la definizione del tracciato della Linea 1 della Metrotranvia sono stati poi approvati dal Consiglio Comunale in data 8 novembre 2004;

in data 9 novembre 2004 la Giunta ha approvato il progetto definitivo della prima tratta funzionale della Linea 1 ed il progetto preliminare dell'intera Linea 1 della Metrotranvia di Bologna, in attuazione delle leggi n. 211 del 1992 e n. 443 del 2001, per il conseguimento dei rispettivi finanziamenti ministeriali;

in data 10 novembre 2004 il Progetto Definitivo del primo lotto funzionale della

Metrotranvia è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e alla Regione Emilia Romagna ed è stato altresì trasmesso il Progetto Preliminare dell'intera Linea 1 della Metrotranvia ai sensi del decreto legislativo 190 del 2002;

in data 23 novembre 2004 nella riunione preparatoria della seduta del CIPE l'esame del progetto è stato sospeso e rinviato per ulteriori approfondimenti, secondo l'interrogante, senza alcuna motivazione plausibile, facendo insorgere una forte preoccupazione nelle istituzioni e in tutta la comunità cittadina poiché in assenza di una sollecita approvazione del progetto e dei relativi stanziamenti da parte del CIPE si rischia concretamente di perdere la possibilità di finanziare l'opera;

una tale eventualità costituirebbe un grave danno per Bologna, per la Regione Emilia-Romagna e per il sistema Paese di cui Bologna rappresenta una delle realtà più dinamiche ed avanzate;

secondo l'interrogante, questa immotivata battuta d'arresto nell'iter di approvazione del progetto di Metrotranvia potrebbe essere stata determinata dalla volontà di ritorsione politica da parte di chi intende colpire la nuova amministrazione comunale di centrosinistra in carica a Bologna —:

se risponda al vero che nella riunione preparatoria della seduta del CIPE si siano manifestate divergenze tra i rappresentanti del ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quelli del ministero dell'economia e delle finanze;

quali iniziative intenda adottare il Governo per consentire la sollecita approvazione da parte del CIPE del progetto e del relativo finanziamento della Metrotranvia di Bologna, la quale costituisce un'esigenza fortemente avvertita da tutta la città e un'opera infrastrutturale fondamentale per decongestionare una delle aree urbane più importanti del Paese.

(3-03945)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

nella giornata di sabato un distacco di massi che ha provocato nel comune di Varenna due vittime dovute al crollo della loro abitazione e danneggiato ulteriori immobili, ha ostruito la Strada Provinciale 72 nonché la ferrovia che collega Lecco a Sondrio;

più in particolare, al disagio degli abitanti della zona (un pensiero particolare agli sfollati) per la chiusura della Strada Provinciale si deve assommare il totale isolamento ferroviario della Provincia di Sondrio (ovviato dagli autobus sostitutivi) che ha nella tratta Sondrio-Lecco l'unico collegamento con la rete nazionale —:

quali tempi siano previsti per la riapertura della tratta ferroviaria e quali iniziative intenda adottare per scongiurare ulteriori eventuali pericoli che incombono sulla medesima. (5-03743)

DUCA, RAFFALDINI, SERENI, STRAMACCONI, ABBONDANZIERI, GIACCO, GASPERONI e LION. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il « programma infrastrutture strategiche » allegato al DPEF 2005-2008 Doc. LVII n. 4, presentato il 29 luglio 2004 dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro dell'economia e delle finanze, prevede (vedasi pagina 50) tra l'altro:

« Asse ferroviario Orte-Falconara. Progettazione in corso per i tunnel Terni-Spoleto e Fabriano-Gualdo Tadino e per il nodo di Falconara. Lavori in corso nella intera tratta »;

successivamente, a seguito delle Audizioni in Commissione IX, i vertici di FS

Spa hanno consegnato un riepilogo sullo stato degli interventi sulla citata linea da cui emerge il contrario di quanto comunicato dal Governo:

i lavori di raddoppio delle tratte Spoleto-Campello (km. 9,8) e Castelplanio-Montecarotto (km. 5,8), sono sospesi dalla seconda decade di aprile 2003 a causa dello stato di insolvenza della ditta costruttrice;

per il tratto Terni-Spoleto (km. 22) a fronte di un costo di circa 529 milioni di euro il finanziamento esistente di 22,4 milioni di euro è risalente al Contratto di Programma e non c'è un euro aggiuntivo;

per il tratto Foligno-Fabriano il progetto è stimato in 1868 milioni di euro e risulta tutt'ora privo di ogni finanziamento;

in data 26 ottobre 2004 il consiglio comunale di Maiolati Spontini ha approvato un ordine del giorno (atto n. 78 trasmesso anche al Ministro interrogato) sulla sospensione dei lavori sul tratto Castelplanio-Montecarotto affinché « non soltanto i cantieri riprendano i lavori in quei tratti ove sono stati sospesi ma anche affinché vengano messe a disposizione nelle diverse finanziarie le risorse per realizzare altre tratte di raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara;

visto che in data 15 novembre 2004 in Aula il Governo ha espresso parere contrario all'emendamento 27.013 (Duca e altri) teso proprio a finanziare il proseguimento dei lavori sulle tre trasversali peninsulari e tra queste la Orte-Falconara —:

quali iniziative il Ministro intenda attuare per la ripresa dei lavori nelle tratte Spoleto-Campello e Castelplanio-Montecarotto e come e quando intenda adottare iniziative volte a finanziare l'intero raddoppio, peraltro previsto nelle intese di programma con le regioni Marche e Umbria e sull'accordo seguente al grave sisma che nel settembre 1997 ha colpito le due regioni. (5-03744)

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

l'inchiesta di una importante organizzazione di consumatori sui ritardi dei treni italiani ha rilevato che il trasporto ferroviario nella Regione Lazio presenta forti criticità. Dai risultati dell'inchiesta emerge infatti che nel Lazio molte tratte ferroviarie sono ben lontane dal centrare l'obiettivo previsto nella Carta dei servizi di Trenitalia secondo cui l'88 per cento dei treni dovrebbe viaggiare in orario. Conseguentemente la percentuale di treni in ritardo è largamente superiore alla percentuale media nazionale;

i ritardi rilevati mostrano inoltre un peggioramento nel tempo dei dati regionali. Nella tratta Latina-Roma, dove già nel 2002 vi erano forti criticità (51 per cento dei treni con almeno dieci minuti in ritardo), nel corso degli ultimi due anni si è assistito a un degradamento della qualità dei servizi offerti visto che attualmente la percentuale di treni con ritardi superiori ai 10 minuti è aumentata al 56,5 dei treni totali (+ 5,5 per cento);

i forti ritardi che sono stati rilevati sulle tratte Tivoli-Roma, Fara Sabina-Roma, Frosinone-Roma, Nettuno-Roma, Orte-Roma, Velletri-Roma penalizzano fortemente i cittadini pendolari che, per motivi di lavoro o di studio, gravitano sull'area romana;

da quanto si apprende, nonostante le criticità evidenziate, le Ferrovie dello Stato hanno recentemente soppresso circa 18 treni sulla tratta Nettuno-Roma ossia in una delle tratte su cui negli ultimi mesi si sono verificati forti disservizi e che quotidianamente risulta largamente utilizzata da cittadini pendolari;

in una tale situazione, che accomuna la gran parte delle regioni italiane, le Ferrovie dello Stato hanno fortemente incrementato le sanzioni per gli utenti senza prevedere d'altra parte adeguati incentivi per i gestori regionali quali, ad esempio, forme di sconto sugli abbonamenti.

menti mensili nel caso di superamento dei limiti di affidabilità previsti nelle carte dei servizi —:

se intenda intervenire presso Trenitalia affinché siano adottate adeguate iniziative per far fronte alla situazione di criticità in cui versa il trasporto ferroviario regionale, con particolare rilievo a quello della Regione Lazio, in cui, nonostante quanto evidenziato, vi sono ancora molte tratte in disuso, e per sapere se sia possibile introdurre sanzioni nei confronti dei gestori regionali che non raggiungono i parametri di affidabilità previsti nelle carte dei servizi volte ad introdurre forme di sconto sugli abbonamenti mensili acquistati dagli utenti. (5-03745)

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

in Liguria il rapporto cittadino cliente con Trenitalia è particolarmente difficile;

molti treni regionali vengono ogni giorno soppressi senza preavviso agli utenti;

l'Intercity 623 Milano-Genova viaggia ogni giorno mediamente con 25 minuti di ritardo;

l'Intercity 520 del mattino proveniente da Livorno per Torino porta ogni mattina ritardo, perché viaggia costantemente dietro un treno interregionale che effettua 3 fermate in più;

tutto ciò e altri gravissimi disservizi provocano numerosi disagi ai pendolari liguri che ogni giorno si devono servire del treno;

anche la recente istituzione delle maxi multe ferroviarie per chi sale sul treno senza biglietto o con il biglietto non obliterato, secondo un'inchiesta del *Secolo XIX*, importante quotidiano ligure, verrebbero applicate in maniera soggettiva generando non poche perplessità anche fra i passeggeri —:

a quali motivi si debba imputare questo stato di disservizio e come intenda immediatamente intervenire presso Trenitalia per fare in modo che vengano tutelati da un lato i diritti ai passeggeri e garantito il servizio che FS deve garantire a tutti i cittadini italiani anche in relazione all'entità delle tariffe ormai non irrilevanti per l'economia dei cittadini trasportati.

(5-03746)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

Trenitalia ha previsto di sopprimere la fermata a Chiusi del treno Eurostar 9424 Roma-Milano dal mese di dicembre;

tale decisione sarebbe motivata dal ridotto numero dei passeggeri e dai ritardi procurati dalla fermata alla stazione di Chiusi;

queste motivazioni appaiono del tutto discutibili, in quanto il treno è operativo da soli 130 giorni e senza una adeguata promozione verso i possibili utenti;

non si comprende come possa essere attribuita alla fermata di Chiusi la causa dei ritardi;

nell'evidenziare lo scarso numero utenti in partenza dalla stazione di Chiusi non si considerano gli utenti abbonati che invece sono in numero significativo;

al numero medio dei viaggiatori giornalieri con biglietto, vanno aggiunti infatti molti pendolari che viaggiano con abbonamento;

la soppressione dell'Eurostar nella fermata di Chiusi comporta un notevole disagio per molti utenti, penalizzando un vasto territorio —:

se non ritenga opportuno attivare tutte le iniziative necessarie affinché Trenitalia SPA modifichi la decisione di sopprimere la fermata a Chiusi del treno Eurostar 9424 Roma-Milano e, al con-

tempo, garantisca una organizzazione più funzionale degli orari delle fermate a Chiusi ed un miglioramento della qualità del servizio tra Chiusi e Siena. (5-03757)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il « progetto preliminare avanzato » relativo al nodo autostradale di Genova, per la costruzione della nuova autostrada chiamata « Gronda di Ponente » ha creato uno stato di permanente disagio ai cittadini e alle comunità agricole presenti nell'entroterra delle Valli del Ponente Genovese in particolare nelle Valli Voltresi, con la costruzione di ben 11 viadotti e 8 gallerie oltre a quelle già esistenti;

da anni questa zona convive ogni giorno con migliaia di mezzi pesanti per il trasporto di *containers* da e per il porto di Prà-Voltri;

Genova è diventata una sperimentazione nazionale con la costituzione della Commissione « Genova caso pilota », e nel Ponente genovese l'autostrada passa tra le case provocando un inquinamento acustico ed atmosferico che ha alimentato, in questi anni, una mobilitazione per la vivibilità senza precedenti in città;

nel gennaio 2005 saranno già 5 anni che è stata inaugurata la bretella ferroviaria (costata circa 230 milioni di euro) di collegamento tra il porto di Prà-Voltri (VTE) e le linee di valico, utilizzata giornalmente da 4 treni provenienti dal porto di Savona e non utilizzata dal gestore della nuova piattaforma logistica perché la merce è diretta verso il nord-est;

sarebbe logico, come chiedono i cittadini del Ponente genovese che prima di creare un nuovo scempio nelle loro valli e nelle loro delegazioni, si realizzino i 2,4 km di binari mancanti per il collegamento con la linea di valico dei Giovi (Genova-Milano); questa ipotesi darebbe risposta:

1) al porto, attualmente bloccato dal numero sempre maggiore di mezzi gommati; 2) al trasporto metropolitano; 3) alla città, con l'utilizzo di strutture (trasporto su ferro) meno inquinanti —:

per quali motivi la bretella ferroviaria di collegamento dal porto alle linee di valico non sia stata ancora allacciata;

perché non sia rispettata la priorità della linea ferroviaria di collegamento con Milano e il Nord Europa come sottoscritto dall'accordo di programma del 1999;

per quale motivo l'attuale autostrada A10, che passa tra le case, non può essere declassata a strada veloce per la città.

(4-11818)

GIORDANO, ALFONSO GIANNI e PISAPIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sono attualmente 50 gli esuberi di personale dichiarati alla Cargo di Luino (Va), gruppo di Trenitalia;

per questi lavoratori si prospettano trasferimenti così lontani dalle attuali località di residenza nel Luinese da poterli indurre alle dimissioni per motivi economici e di disagio personale;

in conseguenza dei 50 esuberi della Cargo, 7 lavoratori dipendenti di società private con mansioni di fattorino connesse con le attività della Cargo sono anch'essi nella situazione di vedere in pericolo il posto di lavoro;

contemporaneamente sono circa 40 gli esuberi di personale dichiarati alla Norfolk Line, società svedese che opera nel territorio del Luinese in attività di trasporto merci;

anche l'occupazione nell'indotto delle attività di cui ai punti precedenti è a rischio, coinvolgendo due operatori dell'autotrasporto nel territorio di Luino, che occupano complessivamente circa 100 dipendenti;

i posti di lavoro a rischio sono quindi complessivamente circa 200;

la Norfolk Line, non avendo ottenuto da RFI la disponibilità di aree necessarie alle sue attività di smistamento e trasporto, aree che peraltro RFI lascia inutilizzate, ha già dichiarato la propria intenzione di trasferire tutta l'attività nel comune di Gallarate, lasciando in tal modo senza lavoro altri 110 lavoratori;

in conseguenza di quanto esposto al punto precedente, rischiano la chiusura completa anche i due autotrasportatori le cui attività in larga parte dipendono dalla presenza sul territorio della Norfolk Line;

questa situazione di dismissione di attività industriali avviene in un territorio, quello del Luinese, già pesantemente coinvolto da precedenti processi di deindustrializzazione —:

se non ritenga necessario intervenire presso Trenitalia affinché siano rese note le ragioni per cui RFI non concede a Norfolk Line le aree che permetterebbero a questa azienda di mantenere l'attività di trasporto merci nel Luinese;

quali iniziative intenda adottare presso RFI affinché questa metta a disposizione di Norfolk Line le aree e le strutture richieste per il permanere dell'attività industriale nel territorio del Luinese;

quali iniziative intenda adottare affinché venga salvaguardata e tutelata l'intera realtà occupazionale. (4-11822)

PASETTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

in data 25 novembre 2004 in abbinamento ad un importante quotidiano a tiratura nazionale è stato distribuito gratuitamente un libro per festeggiare il settantacinquesimo anniversario della creazione dell'Anas;

L'Anas è una società per azioni, di proprietà del tesoro le cui finalità sono:

la gestione delle strade e delle autostrade di proprietà dello Stato provvedendo alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;

la realizzazione di un progressivo miglioramento e adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

la costruzione di nuove strade statali e autostrade sia direttamente che in concessione;

il monitoraggio sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e il controllo della gestione delle autostrade;

l'attuazione di leggi e regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica;

l'adozione di provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade statali;

la realizzazione e partecipazioni a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione —:

quali siano le finalità divulgative attese dall'iniziativa, quanto sia costata la pubblicazione del libro in oggetto, chi abbia sostenuto tale costo, in che misura il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti abbia contribuito finanziariamente e, infine, se non sarebbe stato più opportuno destinare le risorse al finanziamento di progetti per la promozione della sicurezza stradale dove, come noto, i mezzi finanziari sono sempre insufficienti.

(4-11824)

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

la dorsale Ionica della rete ferroviaria calabrese, da anni versa in condizioni

pietose, a causa di treni a « lunga percorrenza » fatiscenti ed una rete antiquata dal punto di vista strutturale;

la Rete Ferroviaria Italiana, gestore dell'infrastruttura, ha presentato un progetto che prevede per il 2015, il completamento, il potenziamento e la costruzione di nuove linee ferroviarie in Calabria, non prevedendo per la linea ionica né l'elettificazione né il potenziamento né, quantomeno, la velocizzazione;

a seguito dell'offerta treni 2005, verranno soppressi quasi tutti i treni a « lunga percorrenza » da Sibari a Reggio Calabria via Roccella Ionica e gli stessi non saranno instradati via Catanzaro Lido-Lametia, né sostituiti da treni del trasporto Regionale, in quanto si ritiene il territorio Ionico Calabrese non rilevante dal punto di vista commerciale;

da indiscrezioni molto fondate, si prevede che da maggio 2005 la gestione della Sibari-Metaponto, da Sibari passerà a Co-senza, con l'apporto di nuove tecnologie;

tale decisione risponde ad una logica di potenziamento e sviluppo di un itinerario che sarà l'appendice della dorsale adriatica con il collegamento alla linea tirrenica ed al porto di Gioia Tauro;

non si comprende invece il progetto del cambio di gestione della linea Sibari-Crotone-Catanzaro Lido con l'attivazione in quest'ultima località, di nuove tecnologie;

ad opinione dell'interrogante, la decisione di sopprimere il servizio Ferrotel di Sibari è un'altra « nota dolente » e negativa per questo territorio già tanto trascurato —:

quali iniziative intenda adottare il Governo presso R.F.I., per far sì che le carenze ferroviarie della dorsale Ionica, vengano finalmente risolte, in considerazione che Sibari dal punto di vista strutturale è un nodo ferroviario importantissimo che collega la dorsale ionica al resto della penisola. (4-11827)

PENNACCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 24 ottobre 2002 è naufragata in località « I Pungenti » — Porto Vecchio di Castiglioncello del comune di Rosignano Marittimo (Livorno) la motonave battente bandiera libanese Venus;

la suddetta motonave risulta a tutt'oggi abbandonata sulla scogliera dei « Pungenti »;

nell'imminenza della stagione estiva, il permanere della motonave a pochi metri dalla riva, in una situazione di equilibrio precario, arreca grave danno alla sicurezza pubblica e all'immagine di un territorio di rilevante interesse ambientale e a fortissima vocazione turistica;

la competenza della rimozione della motonave è statale;

il sindaco di Rosignano Marittimo, Gianfranco Simoncini, ha sin da subito posto il problema di una rapida rimozione della motonave, attraverso l'invio di quattro lettere, tra il 10 dicembre 2002 e il 26 febbraio 2003, al Ministro dell'ambiente e tutela del territorio e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

sono da tempo in atto confronti tra il Ministero dell'ambiente e tutela del territorio e quello delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito dei quali è emerso un forte impegno da parte del Ministero dell'ambiente e tutela del territorio a cofinanziare la rimozione della nave;

questioni di ordine tecnico-burocratico, anche legate alla sovrapposizione di competenze fra i ministeri interessati, sembrano allontanare i tempi della rimozione —:

quali provvedimenti intendano prendere affinché venga al più presto rimossa la motonave Venus, naufragata il 24 ottobre 2002 in località « I Pungenti » — Porto Vecchio di Castiglioncello del comune di Rosignano Marittimo (Livorno). (4-11838)

* * *