

cetti costituzionali minaccia da vicino in maniera irreversibile la credibilità del servizio giustizia con danni incalcolabili per la società civile;

l'amministrazione, in siffatto contesto, in attesa di una pronuncia definitiva non può non farsi carico della palese discriminazione patita dal personale giudiziario;

in vista di più meditati criteri di selezione, al fine di assicurare una parità di trattamento con il restante personale del pubblico impiego, e precipuamente allo scopo di evitare il perdurare di un dissesto che si aggrava con i pensionamenti che si susseguono, nel rispetto del principio di buon andamento degli uffici, (valori di rango costituzionale), si deve provvedere alla copertura del 30 per cento dei posti vacanti;

in concreto, gli interroganti ritengono di dover segnalare a fini di provvedimenti urgenti, un meditato progetto di soluzione, così espresso:

a) il personale appartenente alla qualifica di cancelliere - posizione economica C2, che ha completato i corsi di riqualificazione, ed ha maturato un credito formativo, — ed avendo l'amministrazione effettuato un investimento, per ragioni di economicità di spesa e di tempo —, sarebbe ammesso alla posizione economica C3 nella misura del 30 per cento dei posti attualmente vacanti;

b) il personale appartenente alla qualifica di cancelliere - posizione economica C1, in possesso del richiesto titolo di studio per l'accesso alla qualifica superiore, laurea in giurisprudenza o altro titolo equipollente, sarebbe ammesso alla posizione economica C2 nella misura del 30 per cento dei posti vacanti nella suddetta qualifica;

c) il personale appartenente alla qualifica di cancelleria B3, qualificato dal possesso dal titolo di studio della laurea in giurisprudenza o altro titolo equipollente, sarebbe ammesso alla posizione econo-

mica C1, nei limiti del 30 per cento dei posti vacanti e secondo l'anzianità di servizio;

d) il personale appartenente alla qualifica di operatore B2 che ha conseguito la idoneità nel concorso per assistente giudiziario, è ammesso nella qualifica di cancelliere B3. Per la parte eccedente l'aliquota del 30 per cento verrebbe utilizzata la suddetta graduatoria con gli idonei esterni sino alla concorrenza dei posti scoperti;

e) il personale appartenente alla qualifica di operatore B1 sarebbe ammesso alla qualifica superiore, secondo l'anzianità di servizio e nella percentuale sopra richiamata;

f) i posti di risulta nella qualifica B1, sarebbero ricoperti da coloro che hanno conseguito la idoneità nelle selezioni effettuate su base distrettuale per detta qualifica;

g) alla copertura economica si provvederebbe con gli stanziamenti a carico del fondo unico di amministrazione del Dipartimento dell'organizzazione giudiziaria —:

quali siano le valutazioni del ministro interrogato in ordine al su esposto progetto e quali eventuali iniziative intende adottare in merito. (5-03784)

* * *

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 dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

il Comune di Bologna, negli anni 2000-2003, ha elaborato un progetto di metropolitana automatica leggera (progetto MAB), ammesso ai finanziamenti sia della legge 211/1992, sia della legge obiettivo;

in particolare ai sensi della legge 211/1992 è stato concesso, con delibera CIPE in data 3 maggio 2001 finanziamento statale pari a Meuro 90.610 relativamente alla linea 1 – prima tratta Fiera-Stazione, poi confermati in sede di approvazione del progetto definitivo dapprima in data 30 aprile 2002 e successivamente in data 1° agosto 2003, poi definitivamente validati in sede tecnica con voto in data 25 marzo 2004 della Commissione Interministeriale 1221 di cui all'articolo 5 della legge 211/1992;

ai sensi della legge obiettivo e del DLgs 190/2002 è stato concesso con delibera CIPE 1° agosto 2003 finanziamento statale pari a Meuro 216.000 relativamente alla linea 1 – seconda tratta;

il progetto preliminare complessivo della linea 1 era stato approvato dal CIPE con la succitata delibera 1° agosto 2003 a seguito del procedimento istruttorio previsto dall'articolo 3 del DLgs 190/2002 che, come noto, prevede che:

il progetto preliminare dell'opera indichi le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali ed i limiti di spesa delle opere da realizzare ivi comprese quelle necessarie per mitigare e compensare gli impatti;

quando l'opera è soggetta a valutazione di impatto ambientale sulla base della legislazione regionale, il progetto sia corredato da studio di impatto ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge regionale (LR 9/99, come avvenuto con il progetto MAB con pubblicazione sul BUR per consentire le osservazioni);

il progetto venga presentato al Ministero delle infrastrutture, al Ministero dell'ambiente, al Ministero dei beni culturali ed alla Regione per acquisire le relative valutazioni;

tali valutazioni (da rendere entro 90 giorni dalla ricezione del progetto) siano acquisite dal Ministero delle infrastrutture

che cura l'istruttoria e che deve nei successivi 60 giorni presentare la propria proposta al CIPE;

la valutazione di compatibilità ambientale sia resa dal Ministero dell'ambiente ai sensi degli articoli 17 e 18 dello stesso Decreto 190;

relativamente all'intero progetto della linea 1 il Comune di Bologna aveva quindi acquisito tutte le valutazioni di competenza delle varie Amministrazioni competenti per legge, necessarie alla presentazione del progetto al CIPE, tra cui anche lo studio preliminare di fattibilità ambientale dell'intera linea 1 pubblicato (anche sul BUR della Regione Emilia Romagna) e depositato presso tutte le suddette Amministrazioni per consentirne la conoscenza e la presentazione di osservazione da parte dei soggetti interessati; il tutto in conformità al disposto della Legge Regionale 9/1999 e all'articolo 3 del DLgs 190/2002;

i preliminari studi ambientali riguardanti l'intera linea 1 – e quindi anche quelli relativi alla prima tratta Fiera/Stazione – erano stati oggetto della procedura prevista dal DLgs 190/2002, in quanto il Comune di Bologna aveva formalmente optato per l'esame unitario a fini VIA secondo quanto previsto dallo stesso Decreto; ed in conformità a tale disciplina si erano anche pronunciate la Provincia di Bologna e la Regione Emilia Romagna a seguito degli adempimenti posti dalla legge regionale 9/1999 a carico del Comune di Bologna (pubblicazione e deposito dello studio ambientale);

la delibera CIPE del 1° agosto 2003 è stata poi impugnata alla Corte Costituzionale dalla Regione Emilia Romagna a seguito della pronuncia 303/2003 della stessa Corte relativa alla legge obiettivo;

la Corte Costituzionale, in accoglimento di tale ricorso, ha annullato la delibera CIPE di ammissione ai finanziamenti della legge obiettivo con sentenza n. 233 dell'8 luglio 2004;

considerato che:

relativamente al finanziamento della linea 1 - prima tratta Fiera/Stazione, già concesso ai sensi della legge 211/1992, la sua permanenza appare allo stato condizionata non solo dalla realizzazione di un progetto di metropolitana avente le stesse caratteristiche di linea, tecnologiche, funzionali e prestazionali di quello per il quale si è definitivamente concluso l'iter ai sensi della legge 211/1992, ma anche dal rispetto della scadenza del 31 dicembre 2004 entro la quale (ai sensi dell'articolo 32, comma 49-bis, della legge 326/2003) devono essere impegnate le risorse stanziare ai sensi della legge 211/1992 nel biennio precedente, trattandosi nel caso in esame di progetto approvato dal CIPE nell'anno 2003;

relativamente alla linea 1 - seconda tratta Stazione-Staffe, l'annullamento della delibera CIPE ad opera della citata sentenza della Corte Costituzionale del luglio 2004 ha conseguentemente annullato e reso indisponibile il relativo finanziamento;

nel corso delle procedure previste sia dalla legge obiettivo che dalla legge 211/1992 sulla metropolitana automatica leggera di Bologna si è pronunciata positivamente l'apposita Commissione Interministeriale 1221 su istruttoria tecnica altrettanto positiva effettuata dalla Direzione Trasporti del Ministero delle infrastrutture (da ultimo in sede di valutazione del progetto definitivo della linea 1, prima tratta, del progetto MAB, preliminarmente alla valutazione positiva della Commissione 1221 del 25 marzo 2004);

considerato altresì che:

il Comune di Bologna ha variato radicalmente il progetto MAB redigendo un progetto denominato « metrotranvia » del tutto alternativo al progetto MAB per i seguenti aspetti:

MAB è un metro automatico leggero mentre il nuovo progetto è definito come Metrotranvia (in realtà è un tram che in parte va in sotterraneo); in altri

termini è altra diversa tecnologia, con diverse caratteristiche e prestazioni funzionali e trasportistiche;

in particolare, mentre il progetto MAB era previsto totalmente in galleria profonda e quindi in sede propria, le tecnologie del sistema e materiale rotabile di caratteristiche metrotranviarie sono previste sia per un tracciato in galleria con sede totalmente propria (nella tratta Fiera/Saffi) sia per il tracciato in superficie con sede parzialmente propria, con tratti di uso promiscuo (nella tratta tra Saffi e Borgo Panigale);

il tracciato della linea 1 MAB prevedeva di collegare Fiera-Stazione-Piazza Maggiore e Staffe, mentre il tracciato della linea 1 della Metrotranvia presenta il seguente percorso Fiera-Liberazione-Matteotti-Stazione Centrale FS-Indipendenza-U. Bassi-Porta S. Felice-Ospedale Maggiore-Emilia Ponente-M.E.Lepido-Normandia con eventuale diramazione Ospedale Maggiore/Prati di Caprara-Lazzaretto;

la rete MAB prevedeva una seconda linea per il collegamento tra Stazione-Lazzaretto-Aeroporto, mentre la rete della Metrotranvia non prevede il collegamento con l'Aeroporto Marconi;

il tracciato della Metrotranvia si differenzia dal precedente in quanto pur partendo da Fiera all'altezza di piazza Nettuno devia verso Borgo Panigale uscendo in superficie a porta Saffi;

la velocità commerciale e la portata di passeggeri è assolutamente diversa e inferiore a quella precedente in quanto si tratta di tecnologia inferiore (tranvia) ed uscendo in superficie presenta non solo evidenti problemi di interferenza con l'utenza veicolare e pedonale, ma anche necessariamente una alquanto inferiore velocità commerciale;

a differenza delle caratteristiche automatiche di MAB, il sistema Metrotram richiede l'utilizzo di 150 addetti per la guida;

sussistono evidenti maggiori impatti di cantierizzazione per la Metrotranvia rispetto alla rete MAB, in quanto oltre alla parte in superficie si rende necessario realizzare dopo Porta San Felice in direzione Saffi una rampa di risalita di circa 400 metri lineari;

la parte di tracciato comune è quindi Fiera-Stazione ed in parte quello verso sud fino a Piazza Nettuno (che comunque non rappresenta una « tratta funzionale » in quanto deve per forza proseguire verso Borgo Panigale per consentire alla « fresa » di uscire dal tunnel; per MAB questa sarebbe uscita a Staveco);

su tale nuovo progetto è stato a tutt'oggi assunto unicamente il parere della Direzione Generale dei Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture reso con atto prot. 1470(ex TIF5)211 BO del 9 novembre 2004, avente formalmente ad oggetto « Linea Staveco-Fiera (prima tratta funzionale Stazione FS-Fiera) - Nuova soluzione progettuale »;

secondo gli interpellanti, oltre alla evidentissima violazione delle norme della legge obiettivo e del DLgs 190/2002, anche qualora si sia ritenuto e si ritenga pretestuosamente di sottoporre a valutazione del CIPE unicamente il progetto della prima tratta Fiera-Stazione, non sono state comunque rispettate le specifiche prescrizioni valevoli per l'erogazione dei finanziamenti della legge 211/1992 in quanto a seguito dell'annullamento della deliberazione CIPE 1° agosto 2003 è già stata superata la scadenza entro cui devono essere impegnate le relative risorse ai sensi ed in conformità dell'articolo 32 comma 49-bis della legge 326 del 2003 —:

se e come sia ritenuto possibile da parte del Ministero delle infrastrutture, ed in particolare della Direzione Generale dei Sistemi di Trasporto ad impianti Fissi del Ministero delle infrastrutture, esprimere parere positivo sulla tratta Fiera-Stazione del nuovo progetto (metrotranvia) dopo averne accertato le profonde diversità rispetto ad un progetto (MAB) che si pre-

tende assumere come simile, secondo gli interpellanti, solo al fine di sanare chiare lacune progettuali, trasportistiche, procedurali ed addirittura procedurali e di legittimità;

per quali ragioni il competente Ministero, sia pure nel quadro dell'Intesa Stato-Regione Emilia Romagna e nel rispetto delle indicazioni della Corte Costituzionale non abbia richiesto al Comune di Bologna o di apportare modifiche progettuali non comportanti una radicale revisione della rete MAB, ovvero di presentare una nuova proposta progettuale corredata da tutti gli elaborati ed atti necessari come per legge;

per quali ragioni non sia stato acquisito o valutato il parere espresso dalla Regione Emilia Romagna nel gennaio 2001 relativamente alla linea 1/prima tratta Fiera-Stazione del progetto MAB, parere che esprimeva la chiara condizione di provvedere al collegamento con l'Aeroporto Marconi e che quindi appare ora disatteso.

(2-01407) « Raisi, Garagnani, Saglia, Airaghi, Meroi, Bocchino, Strano, Ascierio, Mazzocchi, Butti, Arrighi, Foti, Benedetti Valentini, Porcu, Landolfi, Onnis, Patarino, Polledri, Fatuzzo, Caruso, Emerenzio Barbieri, Villani Miglietta, Saia, Giulio Conti, Trantino, Tagliatela, Ghiglia, Gianni Mancuso, Delmastro Delle Vedove, Bornacin, Riccio, Paolone, Carrara, Cirielli, Maggi, Messa, Angela Napoli, Cannella ».

Interrogazione a risposta orale:

ORICCHIO, PERLINI, MARIO PEPE e DUILIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la vasta zona a sud della provincia di Salerno (da Sapri fino ad Agropoli/Paestum) merita specifica attenzione quanto alla necessità di adeguati collegamenti fer-

roviari ed alla problematica dei servizi di manutenzione e sicurezza delle infrastrutture;

in relazione a questi ultimi deve fuggarsi ogni dubbio sull'insediamento dell'istituendo cantiere meccanizzato armamento in Sapri e non altrove, anche in ragione, per la sua oggettiva centralità fra Campania, Calabria e Potentino tirrenico, del definitivo recupero del ruolo del medesimo centro di Sapri nell'ambito ferroviario dell'intera rete tirrenica meridionale;

quanto alla necessità di adeguati collegamenti deve evidenziarsi che:

non è più rinviabile il potenziamento delle fermate (sia nel periodo invernale che, per noti motivi di flusso turistico, in quello estivo) di treni ES ed IC con appropriata ed equa ripartizione delle fermate tra tutte le stazioni del Cilento (da Sapri in poi ovvero Pisciotta/Palinuro, Ascea, Vallo della Lucania, città a tutt'oggi sfornita anche di una sola fermata di treno ES, ed Agropoli/Paestum), tenuto conto della numerosità di treni ES9371/9372, 9373/9374, 9375/9376 e 9377/9378 — che non effettuano fermata alcuna in tali ultime citate stazioni ferroviarie;

è inconcepibile che esistano ancora convogli ES e IC (ad esempio IC 731/732, 725/724, eccetera) che, dopo la stazione di Paola, transitano per l'intero Cilento senza effettuare fermata alcuna effettuando la prima sosta passeggeri utile solo a Salerno (ed, a volte, raddoppiando e triplicando successivamente le fermate tra centri ferroviari certamente più vicini tra loro);

va denunciato e sconfitto l'incomprensibile metodo spesso addotto a giustificazione, del cosiddetto « scambio intermodale », che pretende il risibile scambio di vettore fra stazioni distanti centinaia di chilometri (esempio: Napoli/Vallo; Salerno/Sapri, eccetera) e non invece tra stazioni distanti centinaia di secondi di metropolitana l'una dall'altra (esempio: Napoli, Piazza Garibaldi, Mergellina, Campi Flegrai);

è non più giustificabile il trattamento discriminatorio di tutta l'anzidetta

zona sud della estesa provincia di Salerno in tema di trasporti ferroviari specie al confronto di quanto avviene in altre regioni, come la Calabria, ove si diminuiscono o eliminano le corse dei treni regionali ed interregionali, ma si aumentano furbescamente a dismisura le fermate di tutti quasi i treni ES ed IC, che, *in loco*, si trasformano di fatto in più comodi e veloci treni locali (con la benedizione di ogni teoria del cosiddetto « scambio intermodale »);

è emblematica, ad ulteriore riprova del dimenticatoio in cui è caduta l'intera zona in oggetto e, quindi, il Cilento, la circostanza che non sarebbe stata prevista la percorrenza fino a Sapri dei 19 treni cosiddetti « Minuetto » (la cui utilizzazione terminerebbe a Salerno), moderni convogli acquistati dalla Regione Campania e dotati di molteplici *comfort* e innovazioni (prese computer e telefonini, sedili agronomici; telecamere sorveglianza, compartimenti salotto; segnalatori di emergenza, eccetera);

appaiono, pertanto, necessari adeguati interventi di impulso del Ministro competente per settore, considerato che la cosiddetta privatizzazione (secondo i più solo « presunta ») della RFI non può, sia per gli oneri ancora oggi a carico del pubblico erario che per i molteplici innegabili aspetti sociali, legittimare lo svincolo del servizio ferroviario dalla dovuta logica di assicurare in ogni parte del territorio nazionale un adeguato servizio pubblico —:

quali iniziative si intendono adottare presso Ferrovie dello Stato SpA riguardo a tutto quanto esposto in premessa. (3-03989)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

quotidianamente i circa quattromila pendolari vogheresi costretti, per ragioni

di studio o di lavoro, a raggiungere Milano o Pavia in treno subiscono i disagi di un disservizio che ha assunto ormai profili di allarme sociale, come provano gli innumerevoli articoli pubblicati di continuo sulla stampa quotidiana locale, e soltanto il senso di civiltà dei cittadini lombardi — che non deve però essere confuso con la rassegnazione — ha evitato prese di posizione diverse dalla civile protesta;

si è al punto che i lavoratori pendolari hanno creato una *mailing list* intitolata « Pendolari in ritardo », attraverso la quale, quotidianamente, segnalano a Trenitalia s.p.a. il disservizio, la soppressione o il ritardo del giorno;

periodicamente, sulle tratte Milano-Voghera e Milano-Broni-Stradella, lavoratori e studenti restano di fatto sequestrati in vagoni ferroviari tristi e affollati, dove perdono ore che potrebbero felicemente dedicare alla vita familiare e di relazione;

sulla tratta Voghera-Milano, in particolare, i problemi più gravi riguardano la fascia oraria compresa tra le 7 e le 8,30 del mattino, e sono dovuti al fatto che i treni sono spesso fuori composizione, per cui, in sostanza — nonostante le promesse fatte da Trenitalia s.p.a. in occasione di incontri con le Associazioni dei pendolari — i vagoni sono ancora troppo pochi e, di conseguenza, si affollano fino all'inverosimile;

nella fascia serale, poi, sulla tratta Milano-Voghera, i ritardi sono la regola, mentre sulla tratta Milano-Broni-Stradella, si registrano continue soppressioni di treni, con la conseguenza che i lavoratori riescono ad arrivare a casa solo nelle ore notturne;

sono stati segnalati addirittura casi di treni che hanno viaggiato con le porte aperte, con evidenti rischi sotto il profilo della sicurezza dei passeggeri;

i lavoratori subiscono danni economici, poiché arrivano in ritardo sul posto di lavoro, e danni biologici, poiché è loro impedito di trascorrere il tempo libero con i propri cari e in famiglia;

la situazione è inaccettabile, tanto più in Lombardia, che è una delle regioni più ricche d'Italia e tra i quattro « motori » dell'economia europea —:

per quali motivi si registrano disservizi e ritardi costanti sulle tratte ferroviarie Milano-Voghera e Milano-Broni-Stradella, che forniscono un servizio fondamentale per i pendolari della zona, e quali iniziative il Governo intenda adottare presso Ferrovie dello Stato affinché sia assicurato ai viaggiatori un servizio regolare, puntuale, affidabile, confortevole e adeguato alle aspettative e alle esigenze di un paese moderno e civile. (5-03777)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la Toto ha vinto, con un lodo arbitrato, una causa contro l'Enac, in quanto proprietaria della compagnia aerea « Air One »;

il motivo del contendere era una questione legata alle rotte che la compagnia aerea opera con la Sardegna ed all'equilibrio fra le tariffe agevolate ed i biglietti a prezzo normale —:

quanto sia stato riconosciuto dall'Enac e quanto, alla fine, abbia stabilito come rimborso il collegio arbitrale.

(4-12026)

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

la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta « legge obiettivo »), prevede che il Governo individui in un apposito programma, inserito nel documento di programmazione economico-finanziaria, le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici di preminente interesse nazionale da realizzare (articolo 1, comma 1);

l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 al comma 1 dispone che « il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese » e che nel medesimo comma 1 si dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma formulato su proposta dei Ministri competenti e/o delle Regioni interessate, e poi inserito nel DPEF con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha promosso la redazione di detto Programma (articolo 1 comma 1, legge n. 443 del 2001) raccogliendo le proposte dei ministeri competenti e delle Regioni interessate;

la legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), dispone che gli interventi compresi nel programma con l'indicazione delle risorse disponibili e da reperire siano inseriti in un'intesa generale quadro, avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine di un congiunto coordinamento e realizzazione delle opere (articolo 13, comma 3). Anche il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), prevede che il Ministro interrogato promuova e proponga una intesa quadro tra Governo e singole regioni o province autonome (articolo 2, comma 2);

le regioni e il ministero delle infrastrutture hanno sottoscritto le Intese generali quadro impegnandosi, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale, ad attuare con spirito di collaborazione le Intese ricercando soluzioni idonee a conseguire gli obiettivi prefissati;

successivamente alla delibera Cipe del 2001, nel Dpef 2003-2006, nel Dpef 2004-2007 e nel Dpef 2005-2008 si è provveduto ad aggiornare, ma anche ad integrare, l'elenco delle nuove opere con nuovi interventi che hanno contribuito in maniera rilevante a modificare l'elenco delle opere individuate inizialmente, senza il previsto coinvolgimento delle Regioni, contribuendo a far crescere notevolmente il valore del costo totale;

è necessario avere un quadro dettagliato ed aggiornato sullo stato di attuazione di ciascun accordo di programma —:

quale è lo stato di attuazione di ciascuna delle Intese Generali Quadro sottoscritte nelle Regioni Meridionali e Insulari (Campania, Abruzzo, Molise, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna);

quali interventi, compresi nelle predette intese generali quadro siano stati ad oggi finanziati, approvati e/o cantierati;

quali e quanti finanziamenti sono stati ad oggi effettivamente erogati per l'attuazione di ciascun Accordo di programma. (4-12047)

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

la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta « legge obiettivo »), prevede che il Governo individui in un apposito programma inserito nel documento di programmazione economico-finanziaria le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici di preminente interesse nazionale da realizzare (articolo 1, comma 1);

l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 al comma 1 dispone che « il Governo nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese » e che nel medesimo comma 1

si dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma formulato su proposta dei Ministri competenti e/o delle Regioni interessate, e poi inserito nel DPEF con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha promosso la redazione di detto Programma (Articolo 1 comma 1, legge 443 del 2001) raccogliendo le proposte dei ministeri competenti e delle Regioni interessate;

la legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), dispone che gli interventi compresi nel programma con l'indicazione delle risorse disponibili e da reperire siano inseriti in un'intesa generale quadro, avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine di un congiunto coordinamento e realizzazione delle opere (articolo 13, comma 3). Anche il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), prevede che il Ministro interrogato promuova e proponga una intesa quadro tra Governo e singole regioni o province autonome (articolo 2, comma 2);

le regioni e il ministero delle infrastrutture hanno sottoscritto le Intese generali quadro impegnandosi, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale, ad attuare con spirito di collaborazione le Intese ricercando soluzioni idonee a conseguire gli obiettivi prefissati;

successivamente alla delibera Cipe del 2001, nel Dpef 2003-2006, nel Dpef 2004-2007 e nel Dpef 2005-2008 si è provveduto ad aggiornare, ma anche ad integrare, l'elenco delle nuove opere con nuovi interventi che hanno contribuito in maniera rilevante a modificare l'elenco delle opere individuate inizialmente, senza

il previsto coinvolgimento delle Regioni, contribuendo a far crescere notevolmente il valore del costo totale;

è necessario avere un quadro dettagliato ed aggiornato sullo stato di attuazione di ciascun accordo di programma —:

quale è lo stato di attuazione delle Intese Generali Quadro sottoscritte nelle regioni Centro-settentrionali (Lazio, Umbria, Toscana, Marche, Emilia Romagna);

quali interventi, compresi nelle predette intese generali quadro siano stati ad oggi finanziati, approvati e/o cantierati;

quali e quanti finanziamenti sono stati ad oggi effettivamente erogati per l'attuazione di ciascun Accordo di programma. (4-12048)

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

la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta « legge obiettivo »), prevede che il Governo individui in un apposito programma inserito nel documento di programmazione economico-finanziaria le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici di preminente interesse nazionale da realizzare (articolo 1, comma 1);

l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 al comma 1 dispone che « il Governo nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese » e che nel medesimo comma 1 si dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma formulato su proposta dei Ministri competenti e/o delle Regioni interessate, e poi inserito nel DPEF con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha promosso la redazione di detto Programma (Articolo 1 comma 1, legge 443 del 2001) raccogliendo le proposte dei ministeri competenti e delle Regioni interessate;

la legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), dispone che gli interventi compresi nel programma con l'indicazione delle risorse disponibili e da reperire siano inseriti in un'intesa generale quadro, avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine di un congiunto coordinamento e realizzazione delle opere (articolo 13, comma 3). Anche il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), prevede che il Ministro interrogato promuova e proponga una intesa quadro tra Governo e singole regioni o province autonome (articolo 2, comma 2);

le regioni e il ministero delle infrastrutture hanno sottoscritto le Intese generali quadro impegnandosi, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale, ad attuare con spirito di collaborazione le Intese ricercando soluzioni idonee a conseguire gli obiettivi prefissati;

successivamente alla delibera Cipe del 2001, nel Dpef 2003-2006, nel Dpef 2004-2007 e nel Dpef 2005-2008 si è provveduto ad aggiornare, ma anche ad integrare, l'elenco delle nuove opere con nuovi interventi che hanno contribuito in maniera rilevante a modificare l'elenco delle opere individuate inizialmente, senza il previsto coinvolgimento delle Regioni, contribuendo a far crescere notevolmente il valore del costo totale;

è necessario avere un quadro dettagliato ed aggiornato sullo stato di attuazione di ciascun accordo di programma —:

quale è lo stato di attuazione di ciascuna delle Intese Generali Quadro

sottoscritte nelle Regioni del Nord Ovest (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia);

quali interventi, compresi nelle predette intese generali quadro siano stati ad oggi finanziati, approvati e/o cantierati;

quali e quanti finanziamenti sono stati ad oggi effettivamente erogati per l'attuazione di ciascun Accordo di programma. (4-12049)

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

la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta « legge obiettivo »), prevede che il Governo individui in un apposito programma inserito nel documento di programmazione economico-finanziaria le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici di preminente interesse nazionale da realizzare (articolo 1, comma 1);

l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 al comma 1 dispone che « il Governo nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese » e che nel medesimo comma 1 si dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma formulato su proposta dei Ministri competenti e/o delle Regioni interessate, e poi inserito nel DPEF con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha promosso la redazione di detto Programma (Articolo 1 comma 1, legge 443 del 2001) raccogliendo le proposte dei ministeri competenti e delle Regioni interessate;

la legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e

trasporti), dispone che gli interventi compresi nel programma con l'indicazione delle risorse disponibili e da reperire siano inseriti in un'intesa generale quadro, avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine di un congiunto coordinamento e realizzazione delle opere (articolo 13, comma 3). Anche il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), prevede che il Ministro interrogato promuova e proponga una intesa quadro tra Governo e singole regioni o province autonome (articolo 2, comma 2);

le regioni e il ministero delle infrastrutture hanno sottoscritto le Intese generali quadro impegnandosi, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale, ad attuare con spirito di collaborazione le Intese ricercando soluzioni idonee a conseguire gli obiettivi prefissati;

successivamente alla delibera Cipe del 2001, nel Dpef 2003-2006, nel Dpef 2004-2007 e nel Dpef 2005-2008 si è provveduto ad aggiornare, ma anche ad integrare, l'elenco delle nuove opere con nuovi interventi che hanno contribuito in maniera rilevante a modificare l'elenco delle opere individuate inizialmente, senza il previsto coinvolgimento delle Regioni, contribuendo a far crescere notevolmente il valore del costo totale;

è necessario avere un quadro dettagliato ed aggiornato sullo stato di attuazione di ciascun accordo di programma —:

quale sia lo stato di attuazione di ciascuna delle Intese Generali Quadro sottoscritte nelle regioni del Nord Est (Friuli-Venezia Giulia, Veneto) e nelle province autonome di Trento e Bolzano;

quali interventi, compresi nelle predette intese generali quadro siano stati ad oggi finanziati, approvati e/o cantierati;

quali e quanti finanziamenti sono stati ad oggi effettivamente erogati per

l'attuazione di ciascun Accordo di programma. (4-12050)

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

la stazione di Acireale (Catania) è posta lungo la principale linea ferroviaria della Sicilia orientale: la Messina-Siracusa; per essa transitano non solo la gran parte dei treni a lunga percorrenza diretti e provenienti dal Nord ma con il suo notevole afflusso di viaggiatori — circa 140.000 arrivi nel 2001 — essa costituisce uno dei punti di snodo più importanti;

dopo la chiusura della biglietteria — sulla cui vicenda il Ministro in indirizzo era già stato interpellato (vedi interrogazione a risposta scritta n. 4-07770 del 21 ottobre 2003) — sembrerebbe che carenze e disservizi non siano ancora finiti;

nell'ambito del programma di riorganizzazione dei servizi di vendita diretta avviato da Trenitalia — si legge nella risposta del 19 aprile 2004 — nella stazione di Acireale « sono state già installate emettitrici automatiche di ultima generazione che sono in grado di svolgere, senza limiti di orario, tutte le attività precedentemente previste allo sportello (bigliettazione regionale e di lunga percorrenza, prenotazioni), attraverso l'utilizzo di carta di credito, bancomat e contanti »;

molti cittadini lamentano il fatto che non esistendo più la biglietteria e non potendo prendere il biglietto da quella automatica, che funziona poco e male, si rischia sempre di incorrere in una sanzione; altro aspetto inquietante è che le macchinette non danno resto, quindi o si hanno i soldi contati al centesimo o un biglietto di qualche euro si arriva a pagarlo anche 50 euro;

l'accesso al secondo e al terzo binario — dove sono ubicati « arrivi » e « partenze » — risulta essere, inoltre, molto difficoltoso

per le persone anziane o con difficoltà motorie; queste, infatti, si trovano costrette a percorrere rampe e gradini, anche con bagagli molto pesanti, con il rischio di cadere e di ferirsi;

il sottopassaggio — oltre ad essere strettissimo — è privo di scivoli ed ascensori e non consente il transito di sedie a rotelle per gli invalidi e i portatori di *handicap*, in palese violazione della normativa in materia di abbattimento delle barriere architettoniche;

quasi mai si trovano carrelli per il trasporto dei bagagli, facchini o taxi, soprattutto nelle tarde ore serali in cui la vigilanza è scarsa ed è inoltre configurabile un rischio per l'incolumità delle persone sole, donne, anziani o disabili;

le indicazioni di sottopassaggio sono estremamente carenti e gli utenti occasionali che non sono pratici della conformazione della stazione di Acireale trovano normale attraversare i binari usando le pedane di cemento all'uopo esistenti;

l'illuminazione è scarsa e in alcuni punti (zona nord della stazione) addirittura inesistente; l'oscurità — resa più impenetrabile in condizioni di maltempo — è stata tra l'altro una delle cause principali del gravissimo incidente mortale verificatosi il 17 ottobre 2003 allorquando un uomo veniva attinto da un treno merci mentre si accingeva ad attraversare il binario in corrispondenza della pedana di attraversamento;

nessuna segnalazione vocale a mezzo altoparlante, così come prescrive il regolamento, viene di solito fatta sull'arrivo dei treni merci in transito in maniera da mettere in guardia eventuali passeggeri in attesa sulla banchina —:

se non ritenga opportuno intervenire con urgenza presso Trenitalia perché siano risolte le problematiche sopradescritte, dotando la stazione di Acireale di quelle

strutture e di quei servizi necessari per renderla fruibile, sicura ed accessibile a tutti. (4-12051)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

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

il Commissariato di P.S. « Tor Carbone » di Roma vive da tempo una difficile condizione operativa, in ragione di una seria carenza di personale e di autovetture, così come di carichi di lavoro e di competenze non gestibili con l'organico di cui attualmente dispone;

il suddetto Commissariato ha assolto la funzione di ufficio « coordinatore » del vicino Commissariato « Colombo » fino al 20 maggio 2004, data in cui il Questore di Roma ha disposto la cessazione di tale funzione, facendo riassumere ad entrambi i Commissariati la denominazione di « sezionale »;

tale decisione doveva superare le incongruenze determinate dal rapporto di dipendenza funzionale tra i due commissariati, consentendo al Commissariato « Tor Carbone » di tornare ad impegnare in modo più efficace le sue risorse per i compiti istituzionali assegnatigli nel territorio di sua giurisdizione;

tuttavia a questo intervento non è seguito quel potenziamento degli organici di entrambi i Commissariati, o quantomeno il minor ricorso da parte della Questura di Roma al personale in servizio presso il Commissariato « Tor Carbone » per i più svariati servizi di ordine pubblico nella città, che potessero consentire di organizzare in modo più efficace il lavoro ordinario del detto ufficio;

il Silp per la Cgil, con note sindacali, ha lamentato come il Commissariato « Tor Carbone » impegni settimanalmente non meno di 5 agenti per il servizio di ordine pubblico allo stadio, oltre ai servizi di