

è inconcepibile, secondo l'interrogante, che gli enti locali, cui spetterà il compito di gestire l'indotto ed il carico funzionali generati da una struttura destinata ad ospitare 150 tossicodipendenti detenuti per reati gravissimi rimangano del tutto estranei dai processi decisionali legati alla gestione del progetto —:

se non ritenga urgente chiarire quali siano gli aspetti nuovi che connotano il progetto della istituzione della casa di reclusione attenuata di Castelfranco Emilia (Modena) e quali le loro compatibilità con la normativa vigente;

se non ritengano di dover garantire un efficace coordinamento tra le autonomie locali interessate, Regione Emilia e comune di Castelfranco (Modena);

se non ritengano dover specificare i costi dell'intera operazione, chiarendo l'entità di quanto già stanziato ed i mezzi ed i tempi necessari a colmare le differenze debitorie. (4-13633)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

#### *Interrogazioni a risposta immediata:*

GIBELLI, CÈ, BRICOLO, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, DARIO GALLI, LUCIANO DUSSIN, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, ERCOLE, FONTANINI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, FRANCESCA MARTINI, PAGLIARINI, PAROLO, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'avvio delle grandi infrastrutture rappresenta uno dei punti fondamentali del programma dell'attuale Governo verso l'obiettivo di sbloccare il processo di modernizzazione e di sviluppo del Paese e permettere l'inserimento dell'Italia in quella posizione di avanguardia, nell'ambito dell'Unione europea, che le capacità

imprenditoriali delle nostre imprese hanno ampiamente dimostrato di meritare;

la realizzazione delle grandi opere pubbliche in Italia ha registrato gravi ritardi negli ultimi decenni e, infatti, nel giugno 2001 le uniche opere importanti in fase di esecuzione erano l'asse ferroviario ad alta velocità Firenze-Bologna e quello di Roma-Napoli, mentre venivano appena pianificati i collegamenti con i grandi corridoi europei, attraverso la progettazione dei tratti Trieste-Kiev, Monaco-Venona e Torino-Lione;

nel decennio 1990-2000 il Paese aveva investito nelle infrastrutture 205.000 miliardi di lire in meno rispetto alla media europea e una serie di dati Ocse dimostravano allarmanti segnali di continuo rallentamento e crescita zero per l'Italia;

motivi vanno ricercati, oltre che nell'insufficienza delle risorse pubbliche destinate alle infrastrutture, anche nelle carenze della strumentazione normativa, nelle contrapposizioni e nei blocchi reciproci avanzati dalle amministrazioni locali e centrali, nelle questioni burocratiche e di ripartizione delle competenze che hanno rallentato il sistema decisionale e autorizzativo, nell'incapacità dimostrata dal sistema giuridico italiano di attirare i grandi capitali privati nella realizzazione delle infrastrutture;

il Governo della Casa delle libertà non appena insediato, con l'emanazione della cosiddetta « legge obiettivo » e dei decreti di attuazione, ha provveduto alla realizzazione di un impianto programmatico e legislativo in grado smuovere tali motivi e sbloccare la realizzazione delle infrastrutture;

il primo programma delle infrastrutture strategiche sottoposto al Cipe contiene 6,4 miliardi di euro per i valichi alpini, 36,4 miliardi per i corridoi ferroviari, 48,3 miliardi per i corridoi stradali, 15,3 miliardi per i sistemi urbani, 5,7 miliardi per gli *hub* portuali, interportuali e aeroportuali, 4,6 miliardi per gli schemi

idrici, 4,2 miliardi per il Mose, 4,9 miliardi per il ponte sullo stretto di Messina, per un totale di 125,8 miliardi di euro;

i cosiddetti «dpef infrastrutture» hanno individuato 21 opere chiave nel periodo 2003-2006 e 91 opere nel periodo 2005-2008, da finanziare con le risorse delle leggi finanziarie;

l'impegno del Governo si è sviluppato, inoltre, in sede europea, nell'identificazione dei corridoi europei che interessano il territorio italiano;

in tre anni e mezzo il Cipe ha approvato opere per 50 miliardi di euro e sono state appaltate e cantierate opere per 32 miliardi di euro;

da notizie di stampa sembra che il 24 aprile 2005 passano per l'approvazione al Cipe i progetti preliminari della Pedemontana lombarda e dell'autostrada Brebemi —:

quali opere pubbliche siano programmate per la prossima approvazione al Cipe e quali tempi e modi si prevedano per l'apertura dei cantieri, in particolare per le due autostrade Pedemontana lombarda e Brebemi. (3-04382)

VIGNI, SANDRI, RAFFAELLA MARIANI, ABBONDANZIERI, BANDOLI, CHIANALE, DAMERI, PIGLIONICA, VIANELLO, ZUNINO, INNOCENTI, RUZANTE e AGOSTINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge n. 240 del 13 settembre 2004 aveva individuato nuove procedure per favorire l'accesso alla locazione da parte di conduttori in condizioni di disagio abitativo, essendo nel frattempo scaduta l'ultima proroga — fissata al 30 giugno 2004 — del termine per la sospensione dell'esecuzione dei provvedimenti di rilascio di immobili per finita locazione;

lo stesso decreto-legge n. 240 del 2004, a seguito della conversione in legge da parte delle Camere, ha, peraltro, dif-

ferito al 31 marzo 2005 il termine per l'esecuzione delle citate procedure di rilascio;

il termine del 31 marzo 2005 è ormai scaduto, determinando, nei fatti, una vera e propria «emergenza sfratti», che interessa la quasi totalità dei comuni italiani, i quali hanno già manifestato al Governo, attraverso proprie iniziative istituzionali, l'esigenza di dare risposte efficaci ed urgenti;

la circolare ministeriale applicativa del citato decreto-legge, attesa per la fine del 2004, è stata emanata soltanto nella metà del mese di marzo 2005, determinando conseguenti difficoltà attuative per i soggetti interessati, sia pubblici che privati;

risulta evidente, secondo gli interroganti, che il complesso sistema posto in essere dal decreto-legge n. 240 del 2004, che ha previsto anche la creazione di «sportelli emergenza sfratti» (al momento non costituiti o tuttora in fase di primo avvio, anche a causa dei ritardi nell'emanazione della circolare applicativa), richiede una graduazione nel tempo degli effetti critici che si produrranno sulle categorie di conduttori più svantaggiate;

è indispensabile dare una rapida e precisa risposta ad un problema di grave rilevanza sociale, che coinvolge circa 30.000 famiglie italiane, provvedendo, in particolare, alla protezione degli inquilini appartenenti alle categorie più disagiate, consentendo, in particolare, ai comuni l'erogazione di un «buono affitto», in forma di contributo finanziario, agli inquilini che si trovano in situazioni di particolare difficoltà e, dunque, attraverso nuovi e adeguati finanziamenti da parte del Governo —:

quali urgenti iniziative, anche di carattere normativo, il Governo intenda assumere per affrontare il problema dell'«emergenza sfratti». (3-04383)

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

il ritardo nella realizzazione di adeguate reti metropolitane nelle grandi città italiane assume carattere di particolare gravità nella città di Roma, ostacolando fortemente la mobilità dei cittadini, soprattutto in occasione di grandi eventi, come, ad esempio, i funerali di Giovanni Paolo II;

tutto questo dipende, secondo gli interroganti, da storiche inefficienze delle classi dirigenti della prima Repubblica, che non hanno saputo modernizzare nel tempo le infrastrutture delle grandi aree urbane;

nonostante il grande impegno del Governo Berlusconi nel portare avanti con cospicui finanziamenti i piani di realizzazione delle metropolitane, il disagio per i cittadini resta particolarmente grave e raggiunge livelli spesso intollerabili nella città di Roma, che, per tale motivo, è caratterizzata da un traffico caotico e da un inquinamento atmosferico preoccupante —:

quali ulteriori iniziative si intendano adottare utilizzando gli strumenti, recentemente affinati e potenziati dalla cosiddetta « legge obiettivo », per accelerare la realizzazione di metropolitane nelle grandi città italiane e, nei limiti delle sue competenze, per aumentare in tempi brevi l'efficienza di quelle attualmente in funzione. (3-04384)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

le organizzazioni sindacali hanno segnalato che in un incontro la ditta Asfalti Sintex, società assegnataria dei lotti 7 e 9 degli appalti per l'alta velocità nel nodo di Bologna, ha comunicato che intende pro-

cedere al licenziamento di tutto il personale impegnato nella realizzazione dell'opera;

si tratta di 108 persone che rischiano di perdere il lavoro e di un potenziale ritardo ulteriore nella realizzazione di un'opera vitale ed importante per il Paese —:

se sia a conoscenza della situazione e se non ritenga inoltre necessario un suo rapido intervento affinché sia garantita l'occupazione dei lavoratori interessati e la ripresa immediata dei lavori per evitare inaccettabili ritardi nella realizzazione dell'opera. (5-04163)

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

il trasporto di merci pericolose ha un impatto notevole sulla sicurezza della circolazione;

le norme A.D.R. impongono che i conducenti di merci pesanti adibiti al trasporto di merci pericolose debbano essere assoggettati a corsi di formazione e verifiche costanti;

da tempo, secondo le segnalazioni delle associazioni di categoria, si verificava che molti conducenti si recavano nella vicina Svizzera per effettuare i corsi di formazione per ottenere il previsto patentino A.D.R.;

la normativa svizzera dispone che solo la Confederazione può curare la formazione dei propri conducenti, facendo venir meno il principio di reciprocità;

il Dipartimento dei Trasporti Terrestri, anche per garantire che sulle strade circolassero conducenti adeguatamente preparati, ha disposto che i cittadini italiani che effettuavano corsi per l'ottenimento del patentino in Paesi extra Ue, dovessero essere sottoposti a verifica presso gli uffici della M.C.T.C.;

la disposizione del Dipartimento dei Trasporti Terrestri, emanata al solo scopo

di migliorare le garanzie per gli utenti della strada, avrebbe generato vive proteste dei rappresentanti dell'Associazione dei trasportatori e da parte dello stesso Ministero dei trasporti —:

se risponda al vero, alla luce della delicatezza della materia e all'impatto che riversa sulla sicurezza dei cittadini, che il Ministero dei Trasporti intenderebbe annullare, dando ascolto alle proteste, secondo gli interroganti inaccettabili, dei rappresentanti suddetti, la disposizione emanata dal competente Dipartimento Trasporti Terrestri, reintroducendo così un sistema che rischia, a parere degli interroganti, di ridare effetto a modalità che parrebbero non essere perfettamente aderenti alle norme che impongono una formazione severa per i conducenti di merci pericolose. (5-04169)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

la ditta « Convesa » operante a Chivivani (Ozieri) s'è aggiudicata, qualche anno fa un'importante commessa da Trenitalia per la manutenzione e revisione di mille carri ferroviari;

parte del lavoro è stato regolarmente eseguito e parte, per almeno due anni relativamente alle attuali maestranze è da eseguire;

risulta all'interrogante che Trenitalia, ormai da tempo, violerebbe gli impegni contrattuali assunti con Convesa in quanto non fornirebbe regolarmente il materiale rotabile da sottoporre a manutenzione e i pezzi di ricambio dei treni;

Convesa ha informato i 40 dipendenti della possibile drastica riduzione dei livelli occupazionali;

il territorio di Ozieri versa in condizioni economiche gravissime —:

se non ritenga utile e urgente, come appare all'interrogante, intervenire immediatamente su Trenitalia (Ente controllato dallo Stato) per costringerlo a rispettare il contratto in essere con Convesa in modo che quest'ultima società possa salvaguardare il posto di lavoro di tutti i suoi dipendenti senza procedere a nessun licenziamento. (4-13575)

DILIBERTO, SGOBIO e PISTONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

Alitalia ha annunciato che dal prossimo mese di maggio i voli sulla tratta Cagliari-Roma verranno ridotti da 10 a 5 e che dal prossimo mese di giugno verranno ridotti, invece, da 13 a 7;

tale riduzione, un vero e proprio dimezzamento, oltre a creare forti disagi alla mobilità aerea dei cittadini dell'isola e, visto l'approssimarsi della stagione estiva, anche al turismo della Sardegna, avrà conseguenze pesanti soprattutto sui lavoratori, che rischiano, di conseguenza, forti ridimensionamenti, procedure di mobilità o licenziamenti —:

se non ritengano opportuno intervenire, ciascuno per gli ambiti di propria competenza, presso i soggetti interessati, nell'intento di scongiurare quanto deciso dai vertici della compagnia aerea, a tutela dei diritti e della dignità dei lavoratori coinvolti e degli interessi generali dell'isola, che, con tale riduzione, rischia di subire serie e pesanti conseguenze. (4-13583)

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

il 25 gennaio 2005 comune e provincia di Bologna, firmarono con la regione l'accordo per la realizzazione di un nuovo passante autostradale a nord di Bologna, e questa realizzazione ha

l'obiettivo di riorganizzare il sistema di mobilità sia tangenziale, che autostradale attorno a Bologna;

manca sull'accordo solo la firma del Ministro Lunardi, unitamente a Rete ferroviaria italiana e ANAS, e era legittimo attendersi una rapida approvazione dei documenti su cui non sono stati mossi, fino ad ora, rilievi;

il 31 dicembre 2004, è stata presentata una proposta di *project financing* che si accolla la metà della spesa prevista;

non sono state preannunciate difficoltà di finanziamento per la parte pubblica —:

se il Ministro sia a conoscenza di tutti i passaggi e degli atti citati e se non ritenga necessario rispondere in tempi rapidi, consentendo così di procedere agli atti necessari per realizzare il passante Nord. (4-13586)

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

in data 1° ottobre 2004 in sede di risposta ad una interpellanza urgente dell'interrogante il Vice Ministro Tassone ha affermato che la durata della concessione aeroportuale alla società Save S.p.A. « resta fissata nei termini precedenti » e cioè fino al 2027;

la richiesta di estensione al 2041 avanzata dalla società Save S.p.A. « non è stata autorizzata a seguito di rilievi formali del competente dipartimento della Aviazione Civile »;

il Vice Ministro Tassone ha assunto altresì l'impegno di tenere costantemente informato il Parlamento sugli sviluppi della vicenda;

in questi giorni si è diffusa la notizia che l'ENAC starebbe per rilasciare la concessione quarantennale fino al 2041 —:

se la notizia corrisponda al vero e in caso affermativo quali nuovi elementi

siano emersi tali da giustificare il suddetto rilascio. (4-13590)

\* \* \*

## INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

*Interrogazioni a risposta scritta:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Libero* di sabato 26 marzo 2005, alla pagina 13, ha pubblicato un articolo, a firma di Antonio Cantoro, dal titolo « Il ministero della tecnologia bocciato in informatica »;

l'articolo ricorda che il ministro, con la legge n. 4/2004 recante « Disposizioni per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici », poneva un termine di mesi 12 entro il quale tutte le pubbliche amministrazioni avrebbero dovuto modificare i propri siti internet, in modo tale che non vedenti e disabili potessero accedervi senza fatica;

per rispettare la norma la pubblica amministrazione deve semplicemente « costruire » le pagine web rispettando le regole tecniche previste da appositi protocolli internazionali (W3C, ISO);

l'articolo del quotidiano *Libero* rivela che, a mo' di autentico paradosso, proprio le pagine del sito web del ministero non sono accessibili e che addirittura, nella *homepage*, vi sono ben 66 errori, individuati dall'organismo internazionale più accreditato, appunto il W3C;

suscita nell'interrogante seriamente perplessità il fatto che una legge così importante, tanto da essere stata inserita dall'Ocse nel suo rapporto sull'*e-government* fra le *best practices* di livello mondiale non trovi puntuale e precisa applicazione proprio sul sito del ministero delle innovazioni e della tecnologia —:

per quale ragione il sito internet del ministero dell'innovazione e della tecnolo-