

nata una serena e democratica procedura per il rinnovo del Consiglio Direttivo dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Roma. (4-17445)

PERROTTA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

come si evince da un articolo pubblicato su *L'Opinione*, in data 20 ottobre 2005 il signor Giuseppe Lastella è in carcere da 11 anni, poi riconosciuto innocente;

Lastella fu arrestato nel 1990 per un omicidio;

la sua innocenza è stata provata dalla sua fidanzata che ha avuto la forza di mettersi a fare l'investigatrice, svolgendo in proprio indagini;

a seguito delle indagini effettuate, sono emerse prove tali da scagionare l'accusato e la cassazione, a tal proposito, ha riaperto il processo che ha portato il signor Lastella alla definitiva assoluzione —:

quanto sia costato il processo;

se il Ministro interrogato non ritenga di dover adottare le iniziative di competenza per verificare eventuali negligenze professionali da parte dei magistrati che si sono occupati del caso sopra descritto.

(4-17465)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

DUCA, RAFFALDINI, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, META, PANATTONI, SUSINI, TIDEI, CIALENTE, SERENI, CRISCI, BOVA, TRUPIA e KESSLER. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato alle competenti Com-

missioni di Camera e Senato lo schema di *addendum* n. 4 al contratto di programma 2001-2005 sottoscritto tra il Ministero stesso e Rete Ferroviaria Italia Spa;

lo schema di *addendum* prevede un complesso di interventi da realizzare mediante le risorse previste dalla legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005) quale apporto al capitale sociale di FS Spa per 400; 4.000 e 6.300 milioni di euro, rispettivamente per gli anni 2005, 2006 e 2007 per un totale di 10.700 milioni di euro;

il disegno di legge finanziaria 2006, prevede pesantissimi tagli alle autorizzazioni di spesa a FS Spa in quanto l'apporto al capitale sociale di FS Spa è ridotto a zero euro per il 2006, 850 milioni di euro per il 2007 e il 2008, passando così dalla previsione di spesa per investimenti da 10.300 milioni di euro a quella di 1.700 milioni di euro con un taglio di 8.600 milioni che di fatto vanifica l'*addendum* n. 4 citato in premessa e rendendo tutte le opere infrastrutturali ivi previste non più realizzabili;

il disegno di legge finanziaria 2006 prevede ulteriori pesantissimi tagli alle autorizzazioni di spesa a FS Spa per quasi 15.000 milioni di euro nel triennio 2006-2008;

le disposizioni recate dall'articolo 75 della legge finanziaria 2003, attribuivano a ISPA Spa il compito di finanziare il sistema AV/AC con a carico dello Stato del solo onere per il servizio al debito e che tale previsione sembra ancora informare anche l'*addendum* n. 4;

il disegno di legge finanziaria 2006 prevede un contributo quindicennale, di importo del tutto insufficiente a proseguire gli interventi del programma AV/AC mentre ISPA ha dichiarato che non è più il soggetto finanziatore-garante del programma AV/AC anche a seguito dei rilievi mossi dagli organismi comunitari aprendo

scenari preoccupanti per il bilancio dello Stato e per la prosecuzione degli interventi del programma AV/AC;

Trenitalia Spa si sta apprestando ad approvare un programma di tagli al sistema ferroviario che non ha precedenti nella storia d'Italia e che prevede la chiusura tra il 2006 e il 2008 di 47 linee e più precisamente: nel 2006 2 in Abruzzo, 6 in Campania, 2 nel Friuli-Venezia Giulia, 2 nel Lazio, 2 nelle Marche, 2 nel Molise, 3 in Puglia, 5 in Sicilia, 3 in Toscana, 1 in Trentino-Alto Adige e nel biennio 2007-2008, 2 in Emilia Romagna e 14 in Piemonte per quasi 15 milioni di treni/Km. In dettaglio verrebbero soppresse le linee:

Abruzzo: Giulianova-Teramo, Sulmona-Carpione;

Campania: Mercato San Severino-Avellino, Cancelli-Torre Annunziata, Campobasso-Bosco, Redole-Benevento, Rocchetta S.A.L.-Avellino, Avellino-Benevento, Mercato San Severino-Codola;

Emilia Romagna: Granarolo-Lugo di Romagna-Lavezzola, Faenza-Borgo San Lorenzo;

Friuli: Sacile-Gemona, Casarsa-San Vito-Portogaro;

Lazio: Attigliano-Viterbo, Priverno-Terracina;

Lombardia: Cava Carbonara-Torrebretti, Colico-Chiavenna, Pavia-Casalpusterlengo;

Marche: Ascoli-Porto d'Ascoli, Pergola-Fabriano;

Molise: Termoli-Campobasso, Vairano-Carpinone-Bosco Redole;

Piemonte: Alessandria-Ovada, Vercelli-Casale Monferrato, Asti-Castagnole Lanze, Ceva-Ormea, Santhia-Arona, Mondavi-Cuneo, Asti-Casale Monferrato-Mortara, Varallo Sesia-Vignale, Santhia-Biella, Chiasso-Asti, Asti-Nizza Monferrato, Acqui Terme-San Giuseppe di Cairo, Biella-Novara, Ovada-Acqui Terme;

Puglia: Foggia-Manfredonia, Rocchetta S.A.L.-Spinazzola-Gioia del Colle, Barletta-Spinazzola;

Sicilia: Gela-Canicattì, Caltanissetta-Xirbi-Canicattì-Aragona, Carini-Alcamo, Diramazione-Alcamo, Fiumetorto-Roccapalumba-Aragona-Agrigento;

Toscana: Cascina-Volterra, Siena-Monte Antico-Montepescali, Siena-Asciano-Chiusi;

Trento: Trento-Piombino —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e come intenda garantire l'effettivo finanziamento delle opere previste dall'*addendum* n. 4; il programma di investimenti di FS Spa tagliato di 15.000 milioni di euro e il programma AV/AC dopo la fuoriuscita di ISPA;

se il Ministro interrogato sia a conoscenza del programma di tagli alle linee e ai servizi previsto da Trenitalia Spa e se ne sia stata data notizia alle regioni e alle organizzazioni sindacali dei lavoratori e degli utenti e se e quali iniziative intenda adottare per evitare il ridimensionamento delle ferrovie e dei servizi ai viaggiatori.
(5-04891)

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

il 28 luglio 2005 è stato attivato il primo lotto dell'Asse interurbano Seriate-Ponte San Pietro, dal viadotto sul fiume Brembo alla Strada Provinciale n. 155;

l'apertura della suddetta tratta ha determinato innegabili benefici sul traffico nell'area di Ponte San Pietro e della Statale n. 342 (Briantea) da Bergamo a Ponte San Pietro;

per contro ha reso più congestionato l'attraversamento di altri Comuni del territorio cosiddetto «Isola Bergamasca», provocando forti disagi alla viabilità locale con conseguenti e pressanti richieste da parte dei sindaci interessati affinché ven-

gano ridotti il più possibile i tempi di realizzazione del secondo lotto dell'Asse interurbano in questione e, in particolare, del tratto di collegamento della Strada provinciale n. 155 con quella n. 166;

sulla stampa nazionale sono apparsi di nuovo allarmanti dichiarazioni in merito alla situazione di cassa dell'Anas;

si legge, infatti, che « tutti i cantieri dell'Anas rischiano di bloccarsi per mancanza di risorse e per i ritardi nei pagamenti alle imprese di costruzione », perché da qui a dicembre all'Anas servono 2,3 miliardi e la società ne ha a disposizione soltanto 450 milioni;

l'allarme più generale resta sui cantieri già avviati —:

se le recenti notizie della stampa corrispondano al vero;

se l'impresa di costruzione dell'Asse Seriate-Ponte San Pietro sia stata liquidata per gli importi spettanti a seguito della perizia tecnica approvata il 18 maggio 2004;

se sia confermata l'ultimazione dell'opera a primavera del 2006 così come annunciato nella risposta all'ultima mia interrogazione sullo stesso argomento;

per quale data sia prevista l'attivazione del tratto che collega le strade provinciali n. 155 e n. 166. (5-04896)

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

nei giorni scorsi dalle colonne del *Sole 24 Ore* è giunto l'allarme del Vicepresidente dell'Ance rispetto alla situazione finanziaria dell'ANAS che dal mese di luglio sta ritardando il pagamento degli stati d'avanzamento dei lavori effettuati dalle imprese aggiudicatrici degli appalti;

il perdurare di tali ritardi costringerebbe le imprese a sospendere e rallentare l'esecuzione dei lavori già appaltati ed in via di realizzazione;

lo stesso amministratore delegato dell'Anas ingegner Pozzi in un'agenzia di stampa diffusa poche ore dopo sottolineava che la società Anas per far fronte alle spese di personale ed al pagamento dei lavori effettuati ed in corso, fino alla fine dell'anno 2005, occorrevo complessivamente 2,3 miliardi di euro e le disponibilità finanziarie dell'ente per chiudere il 2005 risultano ammontare a 450 milioni di euro;

di fronte al permanere di questo stato di cose si renderebbe necessaria, sempre secondo l'amministratore delegato dell'Anas, una ricognizione al fine di decidere quali lavori sospendere;

negli ultimi cinque anni il Governo non ha finanziato nuove opere di ammodernamento della Siena-Grosseto e della Due Mari;

i lavori fino ad oggi appaltati ed in corso di realizzazione sono stati appaltati ed avviati con il governo precedente —:

come intenda far fronte alla gravissima situazione finanziaria dell'Anas al fine di garantire la regolare prosecuzione dei lavori ed il pagamento del personale;

se ritenga i lavori sulla Due Mari ed in particolare i lotti della Siena-Grosseto tra quelli a rischio di sospensione o di rallentamento;

come intenda far fronte agli impegni di completamento del raddoppio della Siena-Grosseto, impegni sottoscritti nell'aprile del 2003 nell'accordo di programma fra Governo e Regione Toscana e fino ad oggi totalmente disattesi. (5-04897)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il Centro di comando del traffico ferroviario di Firenze Campo di Marte svolge un ruolo strategico, sulla direttrice

Milano-Roma, per il governo e per l'efficienza del trasporto collettivo su ferro. In particolare, nel nostro territorio, gestisce i segmenti di trasporto nazionale e quelli regionali, evitando così una frattura gestionale tra le due linee interessate (Linea – lenta tradizionale e Linea AC – alta capacità veloce), rispondendo alle diverse tipologie di traffico e alla corrispondente e diversificata domanda di servizi dell'utenza; nel realizzare quel progetto condiviso che prevede il raddoppio delle linee principali, programma finanziato con un piano decennale votato dal Parlamento nella passata legislatura, che realizza l'alta capacità ferroviaria;

il Centro di comando di Campo di Marte impegna e favorisce opportunità di lavoro sia in termini qualitativi che in termini quantitativi, oltre a rappresentare un punto di riferimento importante per lo sviluppo industriale del nostro territorio;

nel 2002 questa struttura è stata aggiornata (con un costo pari a 14 miliardi di vecchie lire) ed implementata con le ultime tecnologie, potenziando l'operatività del centro fino alle porte di Roma e arricchendolo dell'ultima interfaccia tecnologica (SCC) per gestire il sistema;

non si presentano, quindi, vincoli tecnici per la realizzazione di un rilancio del Centro di comando di Campo di Marte, visto anche il ruolo strategico che rappresenta sia per il territorio, che per la realtà nazionale sulla direttrice Milano-Roma e per tutto il trasporto su ferro;

il piano d'impresa di RFI 2006-2010, presentato nel maggio 2005, prevede, invece, solo nove centri di comando di primo livello, tre dei quali commanderanno anche le linee AV: Milano per la direttrice Torino-Venezia, Bologna per la direttrice Milano-Roma, Roma per la direttrice Roma-Napoli. Gli altri sei centri gestiranno di fatto le restanti linee non AV. In questo quadro Firenze viene esclusa, dato che: 1) diventa di secondo livello e viene relegata ad un ruolo di gestione marginale non meglio definito; 2) viene destinata alla gestione separata della sola linea Lenta

tradizionale Firenze-Roma; 3) viene meno ogni integrazione/sinergia di utilizzo delle due linee, AC veloce e Lenta tradizionale, per il raggiungimento del massimo *standard* di puntualità e regolarità, sia per il traffico regionale che per quello veloce (AV);

secondo l'interrogante, depotenziando Firenze, si svuoterebbe un modello funzionale legato ad un progetto, quello dell'alta capacità, che oggi riesce, nonostante le necessità di ulteriori miglioramenti, a rispondere alle esigenze e alle caratteristiche del territorio locale e nazionale, con un governo a rete del traffico su ambedue le linee, lenta e veloce, razionalizzando ed ottimizzando tutti i flussi di traffico tra le due linee con un'ottica di gestione unitaria, nonché i progetti di integrazione intermodale, utilizzando al massimo le potenzialità tecnologiche. Ciò non sarebbe più possibile con una gestione separata per linea (una per la lenta a Firenze e una per L'AV a Bologna, come si evince dal piano d'impresa RFI sopra citato), si perderebbero così i vantaggi derivati dalla gestione unitaria della rete verso Roma e la possibilità di estendere tale gestione unitaria della rete anche a nord di Firenze, una volta completato il quadruplicamento Firenze-Bologna;

il suddetto piano d'impresa di RFI, anche in presenza di un semplice ridimensionamento del Centro di comando di Campo di Marte, come denunciato dalle organizzazioni sindacali, mette a rischio molti posti di lavoro, provocando per induzione anche la scomparsa di altre attività e postazioni di lavoro a questo collegate, impoverendo di conseguenza il tessuto produttivo di Firenze e della Toscana, oltre a ridurre il controllo puntuale della circolazione nel territorio in cui governa unitariamente tutto il traffico ferroviario (Toscana, Umbria, Lazio) sulle due linee –:

quali iniziative il Governo intenda assumere presso RFI ed il gruppo Ferrovie dello Stato Spa per verificarne le intenzioni e la fondatezza del suddetto

piano d'impresa RFI 2006-2010, in relazione alle funzioni del Centro di Comando del traffico ferroviario di Firenze Campo di Marte, anche in vista del mantenimento del suo ruolo strategico nel realizzare il governo simultaneo del traffico su ambedue le linee (lenta e veloce) e dei posti di lavoro attualmente impegnati. (4-17452)

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

il finanziamento del progetto denominato « alta velocità ferroviaria » avviene con le nuove modalità statuite con l'articolo 75 della legge n. 289 del 2002 (legge finanziaria 2003) ossia attraverso la Società per Azioni Infrastrutture il cui azionista unico è la Cassa Depositi e Prestiti (70 per cento Ministero tesoro e 30 per cento Fondazioni Bancarie);

a marzo 2005 il finanziamento complessivo d'Infrastrutture S.p.A. (Isipa) alla Società Treno Alta Velocità (TAV) ammonta a nove miliardi d'euro di cui sei miliardi d'obbligazioni emesse nel 2004;

il 18 marzo Eurostat c.a. non ha ratificato i dati su disavanzo e debito pubblico resi noti dall'Istat il primo marzo, a causa della classificazione settoriale d'Isipa considerata esterna al settore della P.A;

le sole obbligazioni d'Isipa a favore di Tav rappresentano lo 0,44 per cento del PIL ossia sufficienti ad annullare la riduzione del rapporto debito/PIL realizzata nell'anno da 106,3 a 105,8;

la Corte dei Conti nella sua relazione del 21 gennaio 2004 rileva che, dal 2009 lo Stato dovrà intervenire sui ricavi delle linee a.v. con « somme considerevoli per integrare l'onere per il servizio del debito nei confronti d'infrastrutture spa »;

non risulta effettuata per nessuna tratta alta velocità, quanto disposto dall'articolo 4 comma 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988, ossia l'analisi economica

effettuata attraverso la determinazione del Van (valore attuale netto) e del Sir (saggio interno di rendimento dell'investimento. Il Van positivo esprime la prevalenza complessiva dei benefici rispetto ai costi. Il Sir la convenienza finanziaria dell'investimento;

la sola linea ed i nodi sulla relazione (Torino-Napoli) costano 30 miliardi di euro (comprensivi di contingencies e costi di struttura Tav come risulta dal Dossier RFI citato nella delibera n. 5 del 2004 della Corte dei Conti);

i ricavi della Torino-Napoli sono, quantificati in 47 miliardi d'euro nel periodo 2009-2061 e Tav dovrà pagare a Rfi un pedaggiamento che con ipotesi ottimistiche è quantificabile in 500 milioni d'euro l'anno;

i ricavi corrispondono ad un traffico di circa 12,5 miliardi di passeggeri per chilometro/anno con coefficiente di riempimento pari al 60 per cento. Tale ottimistica previsione rappresenta il 45 per cento di tutta la domanda di trasporto per ferrovia riferita l'anno 1999 come riportato nel PGT del 2000 che verrebbe a concentrarsi sulla Torino-Napoli;

ai sensi dell'articolo 75 della legge finanziaria 2003, lo Stato dovrà intervenire al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario di Infrastrutture Spa; l'integrazione dell'onere per il servizio della parte del debito nei confronti di Infrastrutture Spa non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del « Sistema alta velocità/alta capacità »;

con queste condizioni dal 2009 per la Torino-Napoli lo Stato Italiano dovrà integrare annualmente una quota non inferiore a 2 miliardi di euro;

come riportato dal settimanale *Edilizia e territorio* n. 5 del 10-15 febbraio 2003 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha dichiarato che « ...il livello di pedaggio è quattro volte quello attuale per i passeggeri e tre volte per i treni merci,

cosa che costituisce un elemento critico del piano e che impone la necessità di rimodulare i canoni di accesso alla rete convenzionale e di adeguare le tariffe anche per l'utente finale »;

il costo del collegamento attraverso il Frejus ammonta a 2,27 milioni d'euro nella delibera Cipe del 5 dicembre 2003, mentre nel Memorandum firmato a Parigi il 5 maggio 2004 dal Primo Ministro Francese Raffarin e dal Presidente del Consiglio dei ministri Berlusconi, i costi per l'intera tratta di 254 chilometri ammontano a 13 miliardi d'euro. Il quotidiano francese *Le Monde* riporta invece una cifra di 15,1 miliardi di euro;

la quota italiana per la galleria è pari a 4,46 miliardi di euro (accordo sottoscritto), mentre nella delibera Cipe le risorse ammontano a 2,27 miliardi d'euro. A questa cifra va aggiunto il costo dei 47 chilometri di linea da Borgone di Susa a Settimo Torinese che possiamo stimare a 3 miliardi d'euro. Mancano quindi circa 5,27 miliardi d'euro;

ad est di Trieste e per 1200 chilometri fino a Kiev non esiste alcuna progettazione ad eccezione dell'accordo con la Slovenia per il collegamento al porto di Capodistria;

la situazione ferroviaria sulla Verona-Bologna, segmento appartenente al Corridoio 1 Berlino-Palermo delle reti Ten Europee, non ha avuto finanziamenti straordinari per il completamento del raddoppio dei binari i cui lavori sono iniziati nel 1999;

la società autostrade Brescia-Verona-Padova, con delibera del CdA del 4 luglio 2003, ha evidenziato che il progetto alta velocità Milano-Verona è interferito 42 volte nei 32,7 chilometri del tratto Calcinato Sona e per 15 volte nel tratto Verona Mestrino (linea Verona-Padova). Tali interferenze comportano la demolizione di 14 cavalcavia, la costruzione di 2 sottovie, l'interferenza col nuovo casello di Castelnuovo, eccetera;

secondo l'interrogante la concentrazione di risorse, peraltro insufficienti, sul progetto alta velocità, rappresenta l'« eutanasia » della rete storica e la completa e irreversibile necessità di scelta per la « gomma » —:

quali interventi saranno possibili sulla linea storica, che necessita di radicali interventi di modernizzazione e potenziamento, per rispondere alla domanda di mobilità che ha caratteristiche locali e regionali;

quali risorse siano disponibili, e in quali tempi, per finanziare il Corridoio 5 corrispondente a 1900 chilometri, di cui solo 142 chilometri (Torino-Novara/Padova-Mestre) effettivamente cantierati;

chi risponderà, in termini economici, delle interferenze all'autostrada A-4 e per quali ragioni tali interferenze non siano state evitate;

per quali ragioni non venga urgentemente completato il raddoppio della Verona-Bologna. (4-17464)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il giorno 7 ottobre 2005 il settimanale *L'Espresso* riportava un *reportage* del giornalista Fabrizio Gatti che, fingendosi clandestino, ha vissuto una settimana, dal 23 al 30 settembre, con gli immigrati nel centro di permanenza temporanea di Lampedusa, sotto il nome di Bilal Ibrahim el Habib;

l'inchiesta pubblicata dal settimanale mette in luce in maniera inequivocabile le condizioni disumane e degradanti in cui vengono tenuti gli immigrati nel Centro di