

Interrogazione a risposta scritta:

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

il 15 ottobre 2001 è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il concorso per l'accesso al ruolo speciale dei funzionari del Corpo di polizia penitenziaria;

l'accesso è consentito solo agli ispettori del suddetto Corpo che sono in possesso di determinati requisiti, poiché la legge istituiva dei ruoli dirigenziali del Corpo (legge n. 146 del 2000), nel colmare una lacuna nella legge di riforma del 1990, ha previsto l'istituzione dei ruoli direttivi e dirigenziali del Corpo, distinguendo quello direttivo in ordinario e speciale,

il ruolo direttivo ordinario è giustamente riservato ai laureati in giurisprudenza che, superato un concorso pubblico, accedono alla qualifica iniziale di vice commissario, mentre quello speciale è riservato agli ispettori del corpo —:

quali siano i motivi per cui è stato bandito prima il concorso per il ruolo speciale, mettendo a disposizione duecento posti, mentre nel bando non si fa assolutamente cenno al concorso del ruolo ordinario, che in base ai più elementari principi giuridici avrebbe dovuto precedere il ruolo speciale;

quali siano i motivi per cui nel bando di concorso 10 posti sono riservati al personale con qualifica di ispettore superiore, la maggior parte dei quali sono dirigenti sindacali del S.A.P.Pe.;

quale iniziativa si intenda promuovere per l'istituzione di organi decisionali, centrali o periferici che assicurino autonomia funzionale del Corpo, in considerazione del fatto che l'attuale situazione produce dispersioni di risorse umane e materiali e, inoltre, crea sovente disguidi che ritardano anche ordinari provvedimenti interni. (4-01160)

* * *

*INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**Interrogazioni a risposta scritta:*

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

l'aereo Roma-Cagliari, in partenza da Roma alle 14,25 del 17 ottobre 2001, ha rischiato, in fase di atterraggio all'aeroporto di Cagliari-Elmas, di entrare in collisione con un altro aeromobile appena decollato;

l'episodio, che ha comportato pericolose manovre d'emergenza da parte dell'aereo proveniente da Roma, costretto ad una improvvisa virata verso destra ed al sorvolo a bassa quota della città di Cagliari, segue l'incidente avvenuto nel pomeriggio del 27 settembre 2001, quando l'aereo delle 17 per Roma andò ad urtare, danneggiandosi, contro un palo ubicato ai bordi;

l'accaduto, peraltro governato con professionalità dal pilota, ha suscitato sconcerto ed apprensione nei passeggeri;

la sicurezza nell'aeroporto di Cagliari-Elmas pare scesa a livelli non più accettabili;

turbative gravi, quali quelle che si segnalano devono essere prevenute ed evitate, imponendo il rispetto rigoroso delle regole e di ogni cautela, tanto più in un contesto nazionale ed internazionale quale l'attuale che vede sempre più allarmante lo stato della sicurezza dei voli, dopo i gravi incidenti di New York e Washington —:

se non ritenga di dover intervenire immediatamente per verificare la sicurezza dei voli nei cieli dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, assumendo senza indugio le più pronte, energiche ed efficaci iniziative a tutela dei passeggeri e dei cittadini.

(4-01162)

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

con deliberazione n. 3064 del 7 maggio 1996 la giunta regionale della Campania approvava l'accordo quadro, stipulato a Roma il 9 maggio 1996 tra il Presidente della giunta regionale, il ministero dei trasporti e della navigazione ed i rappresentanti legali della società delle Ferrovie dello Stato spa e Tav spa riguardante la definizione del quadro degli interventi nel settore del trasporto pubblico su ferro in Campania connesso alla realizzazione della linea ad Alta velocità Roma-Napoli e il suo proseguimento per Battipaglia;

tra gli interventi inseriti nell'accordo quadro per il miglioramento funzionale della rete delle Ferrovie dello Stato regionale è prevista l'estensione del servizio di metropolitana regionale sulla tratta Villa Literno-Salerno (stadio Arechi)-Battipaglia;

accertato che il tronco locale del servizio di metropolitana leggera di Salerno: Vietri-Stazione centrale-stadio Arechi è in fase avanzata di realizzazione con la costruzione del terzo binario, lungo la tratta Stazione centrale-stadio Arechi, in affiancamento all'esistente linea ferroviaria Tirrenica, con uno stanziamento di fondi pari a 80 miliardi di lire di spesa complessiva;

anche il successivo tronco, in direzione di Battipaglia, della suddetta linea leggera ovvero il tratto compreso tra le stazioni stadio Arechi-Pontecagnano aeroporto è stato ammesso a finanziamento da parte del ministero dei trasporti per una spesa complessiva di lire 130 miliardi di lire;

per il completamento del servizio locale della metropolitana leggera di Salerno, manca l'ultimo tronco previsto nel citato accordo quadro, la tratta compresa tra Pontecagnano aeroporto e Battipaglia;

il proseguimento e completamento della linea leggera di metropolitana fino a Battipaglia costituisce un'opera di par-

ticolare importanza, un anello fondamentale nel sistema integrato dei trasporti locale-regionale, unitamente all'ampliamento in corso dell'aeroporto di Pontecagnano-Salerno, col costruendo Interporto e con la programmata linea Tav fino a Battipaglia —:

se, per l'attuazione degli interventi previsti nell'accordo quadro di cui sopra, è confermato e disponibile il finanziamento di lire 130 miliardi per la spesa complessiva occorrente per la realizzazione della tratta stadio Arechi-Pontecagnano aeroporto della linea di metropolitana leggera di Salerno;

se, allo stato, risulta che l'amministrazione dei trasporti abbia assunto atti di natura finanziaria o provvedimenti di qualsiasi altra natura che possano incidere concretamente sull'effettiva realizzazione del programmato ed ultimo tratto Pontecagnano aeroporto-Battipaglia della linea leggera di Salerno;

se non ritenga opportuno che in merito alla tratta Salerno (stadio Arechi)-Pontecagnano sia confermato e disponibile il promesso finanziamento, mentre per l'ultimo tronco relativo alla tratta Pontecagnano aeroporto-Battipaglia venga impegnato un ulteriore finanziamento di pari importo, e che entrambi i tronchi residui della linea leggera di metropolitana di Salerno siano considerati scelte prioritarie nell'ambito della prossima legge finanziaria di bilancio 2002, atteso la rilevante importanza che assume la costruenda nuova infrastruttura nella formazione del sistema integrato di trasporti che si va sviluppando nell'area salernitana-regionale. (4-01166)

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

la galleria del «Mingardo», sulla strada statale n. 562, sita nel territorio del comune di Camerota — provincia di Sa-

lerno — continua a non essere illuminata, benché munita di idoneo impianto di illuminazione;

la mancanza di illuminazione nella galleria costituisce una situazione di grave pericolo per la sicurezza degli automobilisti, soprattutto nel periodo estivo quando, per il gran numero di turisti, presenti nella zona, il traffico si intensifica notevolmente —:

alla luce di quanto sinora esposto, quali provvedimenti intenda adottare per porre fine alla grave situazione di pericolo. (4-01167)

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

la viabilità ordinaria e autostradale dell'area salernitana costituisce, nell'ambito del sistema viario nazionale, un nodo nevralgico che da troppi anni attende le necessarie soluzioni, sottoponendo le popolazioni, locali e non, ad oneri troppo elevati, non più sopportabili in termini di costi sociali ed economici, a causa della carenza di infrastrutture o per il mancato ammodernamento e potenziamento delle poche ed insufficienti opere infrastrutturali di trasporto e stradali esistenti;

in tale ambito, il tronco compreso tra gli svincoli di Salerno e di Mercato San Severino-Fisciano del raccordo autostradale Salerno-Avellino è sottoposto a un traffico enormemente duplicato rispetto a quello previsto all'epoca della sua costruzione, a causa della funzione sia di bretella di collegamento tra le autostrade A30 e Salerno-Reggio Calabria con una rilevante mobilità lungo la direttrice nord-sud, che di principale arteria di comunicazione interurbana con l'insediamento universitario di Salerno, dislocato nei comuni di Baronissi e Fisciano;

il tratto di raccordo in questione è soggetto a spostamenti per motivi diversi da quelli di lavoro o di studio lungo la direttrice nord-sud, oltre che a fenomeni

di pendolarismo quotidiano infracomunale, da e per l'università degli studi di Salerno, registrando alti valori di congestione del traffico, anche al di fuori delle ore di punta tradizionale, fino alla paralisi totale che, in presenza di eventi incidentali, determina effetti di crisi in larghe parti dei territori comunali limitrofi;

l'imponente domanda di mobilità, in costante evoluzione, comporta volumi di traffico inaccettabili rispetto alle caratteristiche geometriche e funzionali del tronco, con la conseguente determinazione di spostamenti insicuri, lenti ed in costante equilibrio precario;

tale situazione è gravemente pregiudizievole per l'utenza stradale, come si evince anche dall'avviso al pubblico apparso sulla stampa nazionale (*Il Giornale* del 22 luglio 2001) a cura dell'ente Anas, che informa gli utenti, in occasione dell'esodo estivo sulla possibilità di utilizzare i percorsi alternativi al tratto dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, maggiormente interessato all'incremento del traffico, ovvero il tronco Salerno-Contursi ed il tratto di raccordo che ad esso si innesta, Mercato S. Severino-Salerno —:

se non ritenga di assumere provvedimenti urgenti e significativi (con esclusione degli insufficienti suggerimenti dell'Anas a scegliere percorsi alternativi per la soluzione appropriata ad una qualità di circolazione stradale scadente e pericolosa), capaci di dare soluzioni ai problemi della congestione ed idonei a garantire all'utenza stradale i normali *standard* di sicurezza e di percorribilità, attraverso il potenziamento della importante direttrice autostradale rappresentata dal tronco Mercato S. Severino-Salerno;

se, per elevare la qualità della circolazione e il livello di sicurezza sul tronco autostradale Salerno-Mercato S. Severino-Fisciano del raccordo Salerno-Avellino allo stato sono in atto o allo studio provvedimenti da parte dell'Anas;

se non ritenga che per migliorare le condizioni di esercizio dell'arteria, oltre ai

programmi ed agli insufficienti interventi di adeguamento alle norme Cnr da parte dell'Anas, occorranza opere di potenziamento quali il quadruplicamento, almeno delle attuali due corsie per ogni senso di marcia, per sostenere senza congestione, i crescenti volumi di traffico che transitano in misura già così rilevante e di gran lunga superiori alle portate transitanti su ciascun tratto autostradale della A30 e della Salerno-Reggio Calabria tra i quali la bretella si innesta;

se non ritenga in alternativa all'ipotesi di cui sopra, che, la soluzione più logica e razionale, sia la separazione delle correnti di traffico della mobilità nazionale nord-sud da quella infracomunale, attraverso la costruzione di una nuova infrastruttura, in prosecuzione dell'A30 che, canalizzando il traffico nazionale, s'innesti sulla Salerno-Reggio Calabria a monte dello svincolo di Pontecagnano, alleggerendo l'uscita di Salerno, costantemente congestionata con veicoli in coda che invadono la corsia di marcia in tal modo ostacolando il movimento degli utenti diretti altrove;

il potenziamento della rete autostradale con la costruzione di una nuova infrastruttura, integrato al potenziando delle reti stradali Anas dei comuni sul tratto interessato dal raddoppio, determinerebbe il riequilibrio dei flussi di traffico, con l'alleggerimento dei transiti sul tronco Salerno-Mercato S. Severino-Fisciano, il quale sarebbe interessato solo dagli spostamenti infracomunali e dal pendolarismo da lavoro e da studio, producendo un significativo miglioramento delle condizioni di esercizio del vecchio raccordo;

se non ritenga ormai inevitabile lo sdoppiamento dello svincolo di Fisciano, permanentemente congestionato nelle ore di punta, con l'occupazione dei veicoli in coda della corsia di marcia in direzione Avellino, con costanti pericoli d'incidenti. L'orografia del territorio impone la separazione dei flussi in uscita tra gli spostamenti urbani e i pendolari di lavoro o studio diretti all'insediamento universita-

rio. Questi ultimi potrebbero essere canalizzati in uno svincolo *ad hoc*, da realizzare a monte dell'esistente, nella zona adiacente le aree di parcheggio pertinenziale all'università;

se non ritenga, infine, che gli annosi problemi sollevati e le possibili ipotesi di soluzioni evidenziate trovino motivi di un utile approfondimento da parte delle amministrazioni competenti, per un'efficace azione di programmazione degli interventi risolutivi, da considerare scelte prioritarie ed inseriti nella prossima legge finanziaria per il 2002 che dovrebbe indicare anche il capitolo di spesa e i fondi necessari da reperire tra le risorse finanziarie e/o comunitarie. (4-01172)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

RAISI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

nei comuni della vallata del Santerno si è recentemente registrato un preoccupante aumento dei furti nelle abitazioni private, tanto da creare un forte senso di insicurezza nei cittadini, che vedono minacciata la sicurezza delle loro abitazioni, specie nelle ore notturne e specie per le abitazioni più isolate dai centri urbani;

i comuni della vallata del Santerno sono stati in questi anni luogo di grande immigrazione extracomunitaria sempre debitamente controllata. Questi dati sono confermati da uno studio dell'Ervet Emilia-Romagna, incaricata al riguardo di uno studio sul territorio, che rileva la presenza di extracomunitari irregolari, e per questo facile preda della malavita locale, non registrati alle anagrafi dei comuni;

fra i comuni della vallata del Santerno, quello di Borgo Tossignano è privo di una caserma dei Carabinieri;