

ancora una volta, associazioni ed ordine forense minacciano astensione dall'udienza soprattutto per l'insostenibile e disordinata gestione organizzativa. Per esempio, da anni alla sezione lavoro sono assegnate di soltanto tre stanze per circa dodici cancellieri e circa otto giudici e frequentate, quotidianamente, da centinaia di avvocati per circa 30 mila cause, per questo, in dette stanza, sono collocati migliaia di fascicoli, perfino sui pavimenti, tanto da impedire la circolazione, sia agli addetti amministrativi che agli utenti, come risulta anche da denunce ai competenti enti per la sicurezza sul lavoro;

vi sono state ripetute ispezioni ministeriali che non hanno provocato alcuna eliminazione dei disservizi denunciati, in particolare, dell'inadeguatezza degli spazi, ma soltanto l'aggravarsi di tutte le problematiche e soprattutto relative all'edilizia giudiziaria, con promesse dell'amministrazione comunale di Salerno della cittadella giudiziaria —

se e quali provvedimenti intenda adottare per porre fine a questa grave situazione e per accertare qualora vi fossero, eventuali responsabilità dei dirigenti preposti. (4-01204)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

nel corso dell'anno 2000 la Società Geodata ha presentato al Comune di Ancona una proposta per la realizzazione di una strada di collegamento tra l'area portuale del porto internazionale di Ancona e l'Autostrada A-14, in un punto centrale, rispetto ai due caselli autostradali esistenti di Ancona Nord e Ancona Sud, ove do-

vrebbe essere realizzato, da parte della Società Autostrade, un nuovo casello di entrata uscita;

la proposta è stata presentata alla cittadinanza e all'Amministrazione come un *project-financing* «originale». La strada con un costo presunto di 200 miliardi sarebbe stata realizzata con investimento a totale carico dei privati che si sarebbero rifatti dell'investimento mediante l'imposizione di un pedaggio sugli autoveicoli in transito e dallo sfruttamento di un'area da destinare a centro servizi per i veicoli pesanti diretti al Porto di Ancona. Tutto ciò è stato confermato da ripetuti articoli di stampa come ad esempio *Il Sole 24 Ore* del febbraio 2001 «*Maxi project-financing* in Ancona»; costo 200 miliardi — interamente a carico dei privati, o il *Corriere Adriatico* del 6 febbraio 2001 ove, a domanda del giornalista: «chi paga?» Rispondono gli Amministratori del Comune di Ancona: «Non il Comune, non lo Stato!»;

successivamente, nel giugno 2001, il proponente Geodata-Grassetto ha presentato il progetto di *project-financing* per un collegamento tra il Porto di Ancona e l'Autostrada A-14 in località vicino a Casine di Paterno (Ancona), ove dovrà essere realizzato un nuovo casello autostradale dalla Società Autostrade e un'area di servizi per il traffico pesante in direzione porto;

si prevede una strada con una carreggiata di circa 10 metri, a due corsie, una per ogni senso di marcia. Il tracciato proposto prevede l'affiancamento alla ferrovia adriatica, lato mare, su un'area che dovrà essere realizzata mediante l'interramento del mare nel tratto da Torrette (Ancona) e Palombella (Ancona). Ad un certo punto, poco prima dell'abitato di Torrette, la strada sale di quota a circa 9 metri di altezza, sovrappassa la ferrovia e la Flaminia per entrare, sempre in quota, in un tunnel di circa 350 metri, prosegue in viadotto, poi con un tunnel di circa 1.300 metri, ed ancora un viadotto e a raso fino al nuovo casello dell'A-14, anch'esso da realizzare *ex novo*;

il costo stimato per la strada dai proponenti è di circa 316 miliardi di lire, al netto degli oneri, non ancora quantificati, necessari per realizzare l'interramento del mare ove costruire circa 1 chilometro di strada sovrastante e al netto del cosiddetto centro servizi;

sempre stando alla proposta avanzata i costi sarebbero stati determinati prendendo a riferimento il prezzario ANAS del Compartimento di Ancona, « con alcune originali elaborazioni »;

il piano finanziario prevede un contributo da parte pubblica di 123 miliardi di lire, oltre alla provvista di fondi mediante finanziamenti bancari nazionali e comunitari;

il pedaggio a carico degli utenti è stato quantificato in lire 10.000 per gli autotreni e in lire 4.000 per gli automobilisti per un percorso complessivo di circa 7 Km;

il tracciato ipotizzato passa in parte nella zona della « grande frana di Ancona » che nel 1982 ha distrutto completamente il quartiere Borghetto, parte di due quartieri, Posatora e Palombella, due stabilimenti ospedalieri, l'Università di Medicina, la caserma della Polizia Stradale, la Casa di Riposo per Anziani « Tambroni », nonché centinaia di abitazioni;

anche dal punto di vista trasportistico l'ipotesi progettuale presenta a giudizio dell'interrogante non pochi elementi di perplessità in quanto la strada ha caratteristiche urbane anziché di grande viabilità, non è connessa al « nodo viario di Ancona », uno dei 18 interventi strategici di interesse nazionale previsti dal Piano generale dei Trasporti, e non risolverebbe i problemi legati all'attraversamento del quartiere di Torrette ove si trovano, tra l'altro, l'Ospedale regionale e l'Università di Medicina (ricostruita in luogo di quella distrutta dalla grande frana di Ancona del 1982). Infatti non potrebbe servire l'utenza diretta verso Roma, l'Umbria e la Toscana né le zone industriali di Fabriano e della Vallesina né diminuire il rilevante traffico

proveniente dalla direttrice ovest Senigallia-Falconara-Ancona che continuerà a transitare nel quartiere di Torrette;

anche dal punto di vista ambientale la proposta presenta non pochi elementi di criticità: interrimento del mare, strada sopraelevata sul ciglio di costa oltre a quelli riguardanti il movimento franoso anche perché — ironia della sorte — la strada verrebbe a situarsi proprio nella collina — interessata dalla frana — che sovrasta il nuovo Ospedale Regionale e la nuova Università di Medicina oltre a decine di abitazioni. Non solo, i proponenti ad avviso dell'interrogante giungono a scrivere il falso quando sostengono che l'opera è compatibile dal punto di vista ambientale secondo il PIT approvato dalla Regione Marche;

infatti la regione Marche — come la provincia di Ancona e il comune di Ancona — nei propri strumenti urbanistico-programmatori hanno inserito da tempo « l'asse attrezzato » e cioè un collegamento di rango statale tra il Porto di Ancona e il casello autostradale A-14 Ancona Sud;

la strada è stata suddivisa in due lotti. Il primo lotto è stato suddiviso in due stralci: il primo è in esercizio mentre il secondo, da via Marconi a via Bocconi è stato progettato dall'ANAS e in data 20 settembre 2001 la Conferenza dei Servizi, con la partecipazione di ANAS, Stato, Regione Marche, Comune di Ancona e Autorità Portuale, ha approvato all'unanimità il progetto e l'ANAS ha assunto l'impegno di « ultimare entro il 31 gennaio 2002 la progettazione definitiva » e quindi la possibilità di usare i 110 miliardi già previsti dall'ANAS nel piano triennale 2001-2003 tra i progetti inseribili;

per il 2° lotto, in data 11 luglio 2000, tra l'ANAS e l'Autorità Portuale è stato firmato un accordo per la progettazione preliminare che dovrà essere consegnato entro il prossimo mese di novembre 2001;

è quanto mai singolare che qualcuno possa sostenere che si utilizzi un parere positivo dato dalla Regione « sull'asse at-

trezzato » per un'altra strada, con un altro tracciato, con altre caratteristiche completamente opposte al progetto esaminato e in parte realizzato;

pur in presenza di così evidenti criticità, pericoli e furberie, una città come Ancona, che ancora paga il periodo di sudditanza al peso politico-affarista del concessionario delle opere viarie del Piano di Ricostruzione, corre il rischio di subire una nuova stagione concessionaria che sembra ripercorrere gli stessi atti compiuti alla fine degli anni settanta. Anche in quegli anni erano passati alcuni *slogan* « ideologici » quali: « la concessione ha tempi rapidi e non costa nulla! ». Oppure « è il concessionario che paga, i costi sono convenienti e originali »;

in data 13 ottobre 2001 si è svolto in Ancona, per iniziativa di un Circolo della Margherita, un convegno di approfondimento tecnico sulla proposta Geodata-Grassetto, alla quale hanno partecipato tre valenti professionisti: un geologo, un docente dell'Università di Economia e Commercio e un esperto di politica dei trasporti;

sui quotidiani locali del 14 ottobre si legge « I tre saggi bocciano l'ipotesi Geodeta ». Ed ancora « Una mezza Caporetto ». Per l'economista Alberto Niccoli, il geologo Piergiacomo Beer e l'ingegnere Alberto Rogano l'ipotesi Geodata non sta in piedi. Che hanno detto i tre saggi? Il geologo Piergiacomo Beer « ha sollevato grandi perplessità sulla prima galleria, quella che dalla Flaminia dovrebbe innestarsi, sotto Via Grotte, all'altezza di Bartoletti. È in zona frana, un'area sinora esclusa dagli interventi di bonifica in atto. E sappiamo che sono stati riscontrati movimenti anche recentemente. Sconsiglio vivamente un intervento in quella zona. »;

il professor Adalberto Niccoli ha poi demolito il castello finanziario a supporto del progetto (su 316 miliardi di costi, 123 a carico del Comune, e pedaggio di 3.500 lire per le auto e 10.000 lire per i Tir). È troppo sbilanciato in favore del privato, invito il Comune, se mai decidesse di

adottarlo, di farsi sentire. L'intervento privato è dell'11 per cento. Non è sostenibile;

l'ingegner Alberto Rogano, docente di teoria della circolazione stradale ha sostenuto che il livello di servizio della strada proposta è di tipo urbano e non adatta al traffico pesante. Il pagamento del pedaggio, molto alto, costituisce di per sé un elemento di dissuasione, così che, tenendo conto che il traffico da e per l'*hinterland* non avrebbe possibilità di entrare, Via Conca (a Torrette) continuerà ad essere percorsa come oggi;

pur in presenza di tali valutazioni si assiste ad un vero e proprio incaponimento ideologico a procedere come se nulla fosse. Ad avviso dell'interrogante, se è comprensibile l'interesse del soggetto proponente, non si comprende quello di chi è preposto all'interesse pubblico;

inoltre si apprende dalla stampa che sarebbero in corso anche contatti con funzionari ministeriali: del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del nucleo di valutazione istituito presso il CIPE, allo scopo di coadiuvare il Comune di Ancona sul proseguimento del *project-financing* proposto da Geodata-Grassetto —:

se il Ministero sia a conoscenza dei fatti suesposti e in particolare se al Ministero è noto che il *project-financing* illustrato come « a costo zero » per il pubblico, sia stato trasformato a progetto privato, a totale finanziamento pubblico;

se e quali valutazioni siano state espresse sul piano geologico e ambientale e di conformità agli strumenti urbanistici e programmatori;

se al Ministero siano pervenuti o siano state richieste dallo stesso, gli atti relativi al parere tecnico del 13 ottobre e in particolare gli interventi dell'architetto Beer, del professor Niccoli e dell'ingegner Rogano;

se e quali valutazioni il Ministro ha espresso sul progetto e sui costi « originali » presentati dal proponente;

se e come viene valutato il costo del pedaggio ipotizzato che è pari ad un percorso di circa 45 Km di tratto autostradale;

se e quali iniziative intenda attuare per continuare l'intervento di bonifica dell'area della grande frana di Ancona visto che l'ultima rata del finanziamento statale scade con il corrente anno e la Finanziaria non prevede alcun rifinanziamento della legge. (5-00340)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nel comune di Campagna (Salerno), i lavori di costruzione della terza corsia sull'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, provocano notevoli disagi ai residenti;

in particolare i problemi maggiori sono collegati all'abbattimento di un cavalcavia posto, originariamente, a ridosso della località Casarsa, zona nevralgica di collegamento;

questa circostanza, unita al rifacimento degli svincoli autostradali, ha costretto l'utenza a servirsi di vie interpoderali per raggiungere i luoghi di lavoro o il capoluogo comunale;

le arterie interne, le quali servono per lo più zone agricole, non essendo idonee ad ospitare il considerevole volume di traffico, sono esposte ai danni maggiori che andrebbero a vanificare gli sforzi economici prodotti, dopo il sisma dell'ottanta, che hanno reso agibili proprio quelle vie;

i lavori di rifacimento pare abbiano compromesso anche l'usufrutto, da parte degli agricoltori della zona, dell'acquedotto del Consorzio Tenza, a causa della rottura delle condotte sotterranee;

i problemi sono stati segnalati agli organismi istituzionali competenti —

quali utili interventi il Ministro intenda adottare per regolamentare in maniera più idonea il traffico, onde scongiurare, per i motivi esposti in premessa, ogni possibile danno alle arterie interpoderali del comune di Campagna. (4-01184)

DELMASTRO DELLE VEDOVE, LA STARZA e MEROI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

secondo notizie apparse sulla stampa nazionale (cfr. *Il Messaggero* di martedì 23 ottobre 2001 alla pagina 13) il direttore generale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile Pierluigi Di Palma è stato iscritto nel registro degli indagati presso la procura della Repubblica del Tribunale per l'ipotesi di reato di abuso d'ufficio, nell'ambito dell'inchiesta condotta dal pubblico ministero Vincenzo Roselli sulla regolarità delle gare di assegnazione della tratta tra Sardegna e continente;

trattasi del sistema di appalti vinti da Alitalia, Meridiana e Volare Airlines, rispetto a cui fu esclusa l'offerta di Air One;

per quanto vi sia la presunzione costituzionale di non colpevolezza e per quanto dunque debba essere garantito il rispetto dell'onorabilità del direttore Di Palma, sarebbe lecito supporre, in caso di conferma giudiziale dell'ipotesi accusatoria, una preoccupante azione di natura risarcitoria da parte della compagnia Air One;

in tale ipotesi, e considerando dunque che l'eventuale fondamento della domanda risarcitoria potrebbe risiedere in una ipotesi di reato a carico del direttore generale dell'ENAC, è necessario ipotizzare l'individuazione di strumenti cautelari, per ottenere il massimo di garanzie possibili per l'eventuale recupero di tutte le esborsande somme —

se, ferma restando la presunzione costituzionale di non colpevolezza che va riconosciuta al direttore generale Di

Palma, non si ritenga di valutare le possibili iniziative atte a garantire l'erario, per l'ipotesi in cui l'accertamento di una responsabilità penale desse luogo ad un forte risarcimento del danno in favore dell'impresa danneggiata, con richiesta di provvedimenti di natura cautelare. (4-01188)

CORONELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

da circa cinque anni la stazione ferroviaria di Aversa è stata oggetto di un'opera di restauro strutturale e di ammodernamento tecnologico costata svariati miliardi di lire;

nell'ambito della ristrutturazione la stazione ferroviaria di Aversa veniva dotata di una coppia di ascensori destinata esplicitamente ai portatori di *handicap* ed in particolare a quelli costretti su sedie a rotelle;

solo utilizzando l'ascensore, posto nella sala d'ingresso della stazione ferroviaria di Aversa, a questi disabili è possibile accedere al sottopasso che consente di raggiungere, risalendo con l'ascensore gemello, la banchina compresa tra i binari 2 e 3 per servirsi dei treni in transito;

a distanza di circa cinque anni entrambi gli ascensori sono interdetti all'utenza, risultando, per quello installato nella sala d'ingresso della stazione ferroviaria di Aversa, persino impedito l'accesso da una fila di sedili che trasformano l'ingresso della struttura in aggiuntiva sala d'attesa;

come dichiarato dal personale ferroviario tali ascensori non sono mai entrati in funzione per mancato collaudo;

tali ascensori servirebbero un'utenza potenziale di alcune decine di migliaia di persone formata esclusivamente da disabili in carrozzella o non vedenti, che solo nella città di Aversa raggiungono il ragguardevole numero di 500 e 200 ma anche

da tantissimi cittadini « normodotati » affetti da gravi problemi di vista come diabetici, ipertesi ed altri;

nessuno dei competenti funzionari delle ferrovie sembra interessato a risolvere il problema, nonostante le numerose sollecitazioni delle associazioni di categoria dei disabili, riportate anche dalla stampa locale, l'ultima è apparsa su *Il Mattino* di Napoli edizione Caserta del 5 ottobre 2001 —:

quali siano i motivi alla base del mancato collaudo degli ascensori di cui in premessa;

quali iniziative intenda intraprendere per consentire il funzionamento degli ascensori in questione. (4-01189)

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

la strada statale E45 è di particolare importanza per la sua qualità di unica alternativa all'Autostrada e di attraversamento della dorsale appenninica;

l'intenso e costante volume di traffico, unitamente alla collocazione geografica, rendono estremamente sensibili le questioni della sicurezza e degli interventi di manutenzione;

il tratto della E45 che va da S. Piero in Bagno a Pieve S. Stefano, il cosiddetto « valico Verghereto », risente fortemente della mancanza di interventi, pur programmati e finanziati, per la messa in sicurezza;

l'espletamento della gara per i lavori per la messa in sicurezza del viadotto « Orfio », già fissata per il giorno 9 ottobre 2001, è stato improvvisamente sospeso —:

se non intende appurare quali ostacoli incontrerà la realizzazione di lavori di manutenzione per i quali è già previsto il finanziamento, quali ragioni hanno indotto l'Ente nazionale per le strade a sospendere la gara indicata, quali siano gli interventi previsti per la statale E45, se i

5 Lotti individuati in passato quali prioritari per gli interventi siano ancora tali, quale sia lo stanziamento previsto per gli interventi sulla E45. (4-01199)

* * *

INTERNO

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

il testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (decreto legislativo n. 267/2000) prevede l'erogazione di incentivi finanziari per favorire le fusioni e le unioni di comuni e a beneficio delle comunità montane;

più in particolare, il medesimo provvedimento individua, agli articoli 15 e 33, quali soggetti erogatori dei contributi per le fusioni di comuni, sia lo Stato che le regioni;

per contro, per le unioni di comuni e per le comunità montane, si prevede esplicitamente l'erogazione dei tributi a carico delle sole regioni, per cui l'eventuale concessione di benefici a carico dello Stato risulta meramente facoltativa;

appare opportuno che tra lo Stato e le regioni si instauri un rapporto di collaborazione e coordinamento in materia di contributi erogati in caso di fusioni di comuni, mentre per quanto concerne la concessione di benefici per le unioni di comuni e per comunità montane sembra necessario che lo Stato, prendendo atto del fatto che il legislatore ha inteso attribuire alle regioni un ruolo prioritario, trasferisca alle regioni stesse i fondi erariali stanziati allo scopo —:

se condividano l'ipotesi che siano riservate alle regioni le funzioni di indirizzo e coordinamento e la competenza in ma-

teria di definizione dei criteri di riparto e delle modalità di erogazione dei contributi alle unioni di comuni e alle comunità montane, stante il fatto che le regioni dispongono degli elementi utili a valutare adeguatamente le esigenze e le caratteristiche peculiari degli enti locali situati nei rispettivi territori;

se convengano circa l'esigenza che i contributi erogati dal Governo debbano essere parametrati esclusivamente al numero dei comuni facenti parte dell'unione e ai servizi svolti in forma associata, eliminando l'ulteriore parametro, attualmente adottato, della entità della popolazione residente, in modo da incentivare le unioni tra piccoli comuni che più degli altri devono essere incoraggiati a forme di gestione associata dei servizi.

(2-00119) « Patria, Angelino Alfano, Baia-monte, Baldi, Blasi, Casero, Crosetto, Daniele Galli, Galvagno, Gastaldi, Giudice, Lenna, Marras, Osvaldo Napoli, Naro, Nicotra, Pacini, Pinto, Rivolta, Rosso, Sardelli, Saro, Savo, Taborelli, Tarantino, Tarditi, Giacomo Angelo Rosario Ventura, Verro, Viale, Zanetta, Zorzato, Gioacchino Alfano, Milanese ».

Interrogazioni a risposta scritta:

BERTUCCI e ZAMA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* — Per sapere — premesso che:

risulterebbe che, a seguito dell'insediamento formale in data 29 maggio 2001 il Sindaco di Fermo, con comunicazione n. 25251 del 27 agosto 2001 abbia rappresentato all'agenzia Autonoma per la gestione dell'albo dei Segretari comunali e provinciali la propria volontà di attivare la