

cui le conoscenze scientifiche e le normative erano minori ed insufficienti. Non solo, enormi sono gli interessi economici in gioco: cioè il problema dei risarcimenti previsti per chi è stato vittima di contagio attraverso emoderivati;

le case farmaceutiche, benché sia evidente che ci si trovi di fronte ad una epidemia che poteva essere evitata, fanno sapere, con toni rassicuranti, che da 15 anni gli emoderivati prodotti industrialmente in Italia non hanno causato alcuna infezione da epatite e aids —:

se non si ritenga indispensabile e urgente il mandato all'avvocatura dello Stato di Trento per la costituzione di parte civile della Repubblica italiana nel procedimento penale innanzi al giudice per l'udienza preliminare del tribunale di Trento, per la tutela degli interessi nazionali in merito ai gravi fatti oggetto di accertamenti penali da parte dell'autorità giudiziaria del tribunale di Trento;

per quale motivo non si sia provveduto tempestivamente alla costituzione di parte civile dello Stato in un processo così importante e delicato;

quali iniziative intenda assumere per lenire le sofferenze e per risarcire coloro che sono stati contagiati nell'ambito di un pubblico servizio quale è la prestazione sanitaria. (5-00378)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

nel 1999 il tribunale di Rimini aderiva ad un progetto pilota del Ministero della giustizia per la sperimentazione di innovazioni informatiche nel settore dei servizi di cancelleria;

dall'adesione a tale progetto pilota di informatizzazione dei servizi, si ipotizzava una destinazione di maggiori risorse per lo stesso tribunale di Rimini;

nonostante gli impegni del Ministero, il tribunale di Rimini continua a risentire di vari problemi strutturali ed organizzativi, in quanto non è mai stata ampliata la pianta organica dei magistrati e del personale ausiliario, ma che anzi la stessa è in parte diminuita;

tale mancanza di intervento ha prodotto notevoli disagi a tutti gli operatori del settore, in quanto l'introduzione stessa dello « sportello unico » di cancelleria provoca, causa il ridotto numero di personale, oltre a lunghi tempi d'attesa e alla scarsa funzionalità del sistema di accesso, un rischio di limitazione delle garanzie processuali, quali ritardi, nonché riduzioni di fatto dei termini di presentazione e scadenza degli atti processuali;

lo stesso Consiglio dell'ordine degli avvocati di Rimini ha sollevato presso tutti gli organi competenti tale situazione di disagio —:

se il Ministro della giustizia sia a conoscenza della situazione in cui versa il tribunale di Rimini e quali provvedimenti vorrà assumere per risolvere tale questione. (4-01294)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

DUCA, ALBONETTI, ADDUCE, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, RAFFALDINI, ROGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il settore delle costruzioni navali non militare attraversa un momento estremamente difficile con pesanti ricadute per le imprese e per l'occupazione dei lavoratori;

prosegue una politica di aiuto non solo da parte dei paesi asiatici ma anche di alcuni paesi europei nel totale silenzio del Governo italiano e del Commissario Monti, arroccato su una posizione politica

ideologica astratta dal reale contesto competitivo, e silente rispetto agli aiuti di Stato concessi da altri paesi europei;

i risultati dell'agnostica posizione del Governo italiano stanno determinando un ulteriore aggravamento del portafoglio ordini in quanto già 120 navi di armatori italiani o con interessi italiani hanno acquistato all'estero;

dopo i vili attentati dell'11 settembre 2001 contro gli Stati Uniti il settore crocieristico ha subito un grave arretramento tanto che le società di navigazione stanno bloccando o ritardando gli ordini di nuove navi da crociera;

il Parlamento italiano, agli inizi del 2001 ha approvato due leggi molto importanti per il settore della cantieristica e dell'armatoria: la legge 14 marzo 2001, n. 51 « Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo » e la legge 16 marzo 2001, n. 88 « Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime »;

a tutt'oggi le leggi suindicate non trovano applicazione, la prima in quanto non ha ancora ricevuto il parere favorevole delle autorità comunitarie, la seconda perché il Ministro dell'economia deve ancora firmare il decreto attuativo, che peraltro non comporta nessuna spesa. Quest'ultima omissione determina un gravissimo danno a tutti i cantieri in quanto gli armatori, nell'incertezza, non vengono messi in grado di effettuare scelte e vengono invogliati a non presentare ordini o a rivolgersi all'estero —:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quando intenda rispondere ai rilievi mossi dalla comunità nei confronti della legge n. 51 del 2001 in modo da favorire le demolizioni delle cosiddette « carrette del mare »;

se e quando intenda dare attuazione alla legge n. 88 del 2001 (articoli 3 e 4), provvedimento tanto atteso quanto dovuto;

se intenda prorogare di almeno 24 mesi il periodo intercorrente tra l'inizio e la fine dei lavori di costruzione navale in considerazione del rallentamento degli ordini derivante dalla crisi dovuta ai citati fatti dell'11 settembre 2001;

se e quali altre misure voglia intraprendere a favore del settore cantieristico e armatoriale dal momento che nella finanziaria 2002-2004 il Governo l'ha completamente ignorato. (5-00371)

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

la provincia di Ancona ha segnalato con preoccupazione l'attuale situazione che si è venuta a creare all'interno della strada provinciale 2 Sirolo-Senigallia della variante alla strada statale 16 dopo che il ministero interrogato ha realizzato il nuovo incrocio, in quanto sul luogo si stanno registrando numerosi incidenti;

l'intersezione tra la strada statale 16 e la strada provinciale 2 costruita nell'ambito dei « Lavori di completamento della sopraelevata e variante alla strada statale 16 — Piano di ricostruzione città di Ancona — legge 12 agosto 1993, n. 317 » è stata una soluzione provvisoria rispetto al progetto originario, dove si prevedeva una intersezione tra la statale e la provinciale a livelli sfalsati;

l'innesto così come realizzato non è stato dei più funzionali, e la provincia per non ostacolare l'apertura al traffico della nuova variante, ha preso in consegna l'intersezione stradale ma solo provvisoriamente, rimandando la presa in consegna definitiva ad un successivo atto dopo che lo Stato e l'Anas avranno realizzato tutti gli interventi necessari a renderlo definitivo —:

come il Ministro interrogato intenda:

a) risolvere il problema;

b) finanziare e realizzare l'innesto definitivo tra la strada statale 16 e la

strada provinciale 2 per evitare che permanga l'alto livello di incidentalità e per non costringere la provincia di Ancona ad intraprendere drastiche iniziative, non ultima la chiusura dell'innesto con ovvie negative ripercussioni sui trasporti e sulle attività produttive della zona. (5-00372)

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

Trenitalia Spa ha soppresso la fermata delle ore 7.24 dell'espresso 926 Lecce-Bologna presso la stazione di Cattolica;

la suddetta soppressione provoca grandi disagi agli alunni, pendolari, frequentanti l'Istituto tecnico industriale « B. Pascale » di Cesena (FC);

tale decisione di Trenitalia obbliga gli studenti pendolari dell'Iti di cui sopra a prendere il treno delle 6.55 con cambio a Rimini per salire poi sull'espresso sopra menzionato;

tali studenti sono già fortemente penalizzati nel viaggio di ritorno, poiché il treno interregionale di cui usufruiscono viaggia spesso con oltre 30 minuti di ritardo;

gli studenti pendolari di cui sopra risiedono per lo più nei comuni di Gradara (PU), Gabicce (PU), S. Giovanni Margignano (RN) e Cattolica (RN) —:

quali provvedimenti, nell'ambito dei suoi poteri di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato, intenda adottare affinché sia ripristinata al più presto la fermata delle ore 7.24 di cui alla premessa, così come è accaduto negli anni passati. (5-00379)

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

la strada cosiddetta Pedemontana nel tratto Fabriano-Sassoferrato è in corso di realizzazione;

i lavori sono fermi da tempo e non si conoscono le motivazioni;

i tempi previsti nel capitolato d'appalto sono già scaduti;

la realizzazione della Pedemontana assolutamente indispensabile alla competitività e allo sviluppo della zona montana —:

quali siano le ragioni della situazione di stallo dei lavori sul tratto in oggetto e come si intenda procedere per accelerare l'esecuzione delle opere di completamento della Pedemontana Fabriano-Sassoferrato. (5-00380)

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

alcuni anni fa, l'allora Ministro dei lavori pubblici, ai fini della predisposizione di un elenco di collaudatori di opere pubbliche, emanò un apposito bando, a seguito del quale molti tecnici presentarono la relativa istanza comprensiva della necessaria documentazione;

in seguito, nel 1998, fu comunicato che la Commissione incaricata dell'esame e della valutazione dei titoli degli aspiranti collaudatori aveva deliberato un rinvio a data da destinarsi dell'esame delle pratiche, alla luce di una proposta di rivisitazione della base normativa che regolava il funzionamento dell'elenco in questione —:

a che punto sia la redazione del suddetto elenco;

quali siano gli intendimenti del Ministro interrogato in relazione a tale elenco e alla normativa di riferimento. (5-00382)

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

è stato presentato l'atto di sindacato ispettivo numero 5-00269 il 12 ottobre 2001;

a seguito di successive indagini eseguite dal nucleo operativo ecologico dei carabinieri all'interno dello stabilimento Fincantieri di Ancona sono stati rinvenuti altri depositi di materiali non adeguatamente custoditi utilizzando come magazzino di materiali propri, un vecchio rifugio antiaereo realizzato a suo tempo per la protezione dei lavoratori in caso di allarme aereo;

a differenza di quanto comunicato dalla direzione di Fincantieri, risulta che già in data 5 novembre 1996 con lettera Prot. n. 147982 la Rsu dello stabilimento Fincantieri di Ancona avrebbe segnalato all'Asl n. 7 Ufficio Sanità Pubblica di Ancona, che « a seguito di continue segnalazioni pervenute da alcuni lavoratori dello stabilimento, ritiene che all'interno del cantiere navale di Ancona, nelle zone evidenziate nella carta topografica che si allega alla presente, la Direzione dello stabilimento abbia fatto occultare, sommersi nell'acqua, materiali di lavorazioni in amianto e residui della citata sostanza. Vi sono inoltre strutture con coperture in Eternit, non ancora bonificate, coibentazioni di Uffici con lana di vetro e roccia e una discarica ove vengono smaltite, bruciandole, varie sostanze ».

nella piantina allegata alla lettera anzidetta sono chiaramente evidenziati « lo specchio d'acqua con probabili residui sommersi » nonché « la discarica »;

si tratta di palesi violazioni dei decreti legislativi n. 95 del 1992 delle norme sulla sicurezza sul lavoro e 22 del 1997, e in caso di conferma della presenza di amianto sia nel laghetto che nella discarica si sarebbero esposti i lavoratori dipendenti interni e quelli delle imprese appaltatrici a gravissimi rischi per la propria incolumità fisica —:

se il Ministro interrogato è a conoscenza dei fatti suesposti;

se la Fincantieri paghi al Demanio il canone d'affitto per l'uso a magazzino del vecchio rifugio antiaereo e in caso negativo quali misure siano state assunte;

se per la realizzazione dei lavori di ampliamento del cantiere — nella cui area è situata la parte non interessata dal riempimento diventato poi il laghetto ove vengono occultati i materiali come segnalato dalla Rsu — siano stati erogati alla Fincantieri contributi dello Stato e in caso affermativo se siano state rispettate le norme a suo tempo vigenti per l'erogazione dei contributi alla ristrutturazione del cantiere;

se e quali misure siano state prese nei confronti dei responsabili delle violazioni delle norme sulla sicurezza e igiene del lavoro e dell'ambiente. (5-00383)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

GIANNI MANCUSO, TARDITI, DANIELE GALLI e ZACCHERA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'aeroporto di Malpensa è stato pensato, progettato e realizzato come infrastruttura a servizio di Milano e della Lombardia;

nei tre anni di esercizio si sono evidenziati numerosi problemi di compatibilità con la realtà antropizzata circostante e, soprattutto, preesistente;

i monitoraggi acustici svolti nell'anno 2000 e nel 2001 sono da considerare inattendibili poiché non sono stati eseguiti secondo le norme attuative del decreto legge n. 267 del 15 novembre 1997 « metodologia di misura del rumore aeroportuale », che prevedono tra l'altro di effettuare le medie di misurazioni svolte su periodi di almeno sette giorni per ogni quadrimestre all'anno;

la pianificazione generale dell'aeroporto continua nonostante il parere negativo di Valutazione d'Impatto Ambientale (Via), nonché la mancanza di una razionale suddivisione dei sorvoli fra Lombardia e Piemonte con una grave penalizzazione dei comuni siti sulla sponda piemontese del fiume Ticino;

la pianificazione generale dell'aeroporto prevede la realizzazione del terzo satellite, collegata alla conferma del ruolo di *hub* di Malpensa;

i tragici fatti dell'11 settembre scorso hanno provocato una contrazione dei trasporti a livello planetario e, difficilmente sarà possibile valutare per quanto tempo si protrarrà questa situazione che ha già avuto ed avrà ripercussioni sulle scelte aziendali della compagnia Alitalia e, conseguentemente, della società di gestione dello scalo lombardo Sea —:

quale sia la posizione del Governo relativamente all'ulteriore sviluppo dell'aeroporto e conseguentemente realizzazione della terza pista;

se il Governo concordi con le dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato di Alitalia, Mengozzi, con le quali ha definito Malpensa come un grande aeroporto per un grande bacino di utenza, ma non come un *hub*;

se il Governo ritenga opportuno avviare un'indagine epidemiologica che prenda in esame un campione significativo della popolazione che vive nei dintorni di Malpensa dopo tre anni di attività della « grande Malpensa ». (4-01290)

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

l'ufficio Mctc di Vicenza versa da tempo in un grave stato di carenza di personale, che a seguito di pensionamenti, trasferimenti e decessi non è mai stato aggiornato per le reali necessità operative;

l'ufficio Mctc di Vicenza prevede un organico di 67 persone, mentre attualmente ne operano solamente 43 e si prevede che entro la fine del corrente anno il personale si possa ridurre a 37 unità di cui 11 con contratto *part-time*, gli esaminatori in servizio sono cinque, di cui uno con contratto *part-time*; i tecnici

esaminatori sono due di cui uno con contratto *part-time*; gli ingegneri in servizio tre;

il problema più urgente che di fatto crea un disservizio alla comunità vicentina e in particolare agli allievi dei corsi di guida riguarda l'impossibilità per gli operatori del settore di poter effettuare gli esami richiesti, al fine del conseguimento della licenza di guida, entro i termini di scadenza del foglio rosa. Inoltre le stesse agenzie di autoscuola operano nella città e nella provincia di Vicenza senza la dovuta serenità, in condizioni di grave emergenza e con conseguenti danni economici;

il tempo medio per il rilascio del duplicato di una patente di guida è di 9 mesi; il tempo medio per il rilascio del duplicato di una carta di circolazione è di 7 mesi; il tempo medio necessario per effettuare la revisione di un veicolo è di 4 mesi;

risulta che altri uffici provinciali Mctc possano operare con sufficiente ed adeguato personale, se non in alcuni casi addirittura in esubero, e consapevoli che una soluzione definitiva al problema nella provincia di Vicenza non potrà essere adottata in tempi brevi —:

quali provvedimenti urgenti si intendano adottare al fine di porre rimedio alla situazione descritta in premessa e riportare l'ufficio Mctc di Vicenza nelle condizioni ottimali per fornire un servizio di qualità ai cittadini ed agli operatori delle locali autoscuole;

in quali tempi si potrà prevedere un riordino definitivo delle dotazioni di organico previste per gli uffici Mctc provinciali;

se è sia possibile, data l'emergenza che si è verificata, applicare provvedimenti di mobilità temporanea al fine di ridurre l'arretrato generale che si è accumulato presso l'ufficio Mctc di Vicenza. (4-01312)