

sottoposta ad azioni riconducibili a « mobbing » e poi trasferita in violazione alla normativa sulle libertà sindacali —:

quali iniziative siano state intraprese rispetto alla segnalazione del Comitato per le pari opportunità;

quali siano le determinazioni che il Ministro intenda adottare. (4-01364)

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

presso la sede della Corte di cassazione in piazza Cavour a Roma esiste un ufficio denominato « Servizio Enlex » che è formalmente un ufficio distaccato del centro elettronico di documentazione della medesima Corte-CED ed in cui è incardinato come servizio del « Reparto ecologia e territorio »;

in origine l'Ufficio doveva occuparsi del reperimento di documenti comunitari di natura giuridico-ambientale ed inviarli al CED, perché fossero inseriti in apposita banca dati, secondo quanto stabilito da una convenzione fra la Corte e il Ministero dell'ambiente;

in data 26 febbraio 2001 la direzione generale dell'organizzazione giudiziaria del Ministero della giustizia distaccava presso l'ufficio « Enlex — Ecologia e Territorio — International Court of Environment Foundation (ICEF) » della Suprema Corte di Cassazione un dipendente del tribunale di Civitavecchia;

agli atti non risultano provvedimenti in cui sia fatta menzione dell'ICEF —:

se sia vero che la convenzione denominata « Progetto Enlex » stipulata dalla Corte di cassazione con il Ministero dell'ambiente è scaduta nel 1992 e nessuno ha più provveduto a rinnovarla;

se sia vero che l'ICEF è una fondazione di diritto privato avente come soci fondatori « Alienia-Aeritalia e Selenia spa » ed « Iritecna » e domiciliata presso la Corte di cassazione sita in Piazza Cavour a Roma;

quali rapporti intercorrano fra la fondazione di diritto privato predetta e la Suprema Corte;

a che titolo e per disposizione di chi tale fondazione ha potuto eleggere domicilio presso la Suprema Corte;

quale provvedimento formale attribuisca locali, personale ed attrezzature dell'Amministrazione per lo svolgimento di attività proprie di una fondazione di diritto privato;

se sia vero che al Segretario generale della Federazione lavoratori pubblici e pubbliche funzioni (FLP), che con una nota in data 7 luglio 2001 rivolgeva al Primo Presidente della Corte alcuni interrogativi circa situazioni interne all'Ufficio, non è stata data finora alcuna risposta. (4-01367)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

attraverso le leggi n. 448 del 1998, n. 488 del 1999, n. 388 del 2000, si è consentito il prosieguo dell'opera di ricostruzione nei comuni colpiti dall'evento sismico del 23 novembre 1980;

detti fondi sono stati destinati ai soggetti aventi diritto al cosiddetto « finanziamento prioritario », cioè ai nuclei familiari proprietari di un'unica abitazione danneggiata che costituisce residenza;

nella sola Basilicata sono stati stanziati oltre 400 miliardi con un nuovo e notevole impulso all'azione del recupero del patrimonio edilizio;

tra il 1992 ed il 1998 aveva registrato un brusco rallentamento con negative ripercussioni anche sul piano occupazionale;

l'adeguamento delle strutture edilizie assume una specifica rilevanza quale indispensabile misura di prevenzione, tesa a salvaguardare l'incolumità pubblica dei cittadini;

il territorio della Basilicata è purtroppo soggetto a rischio sismico come testimoniano gli eventi registrati nel 1990, nel 1991 e da ultimo nel 1998;

nella XIII legislatura con la risoluzione n. 7/00893 si era impegnato il Governo a recuperare i fondi non spesi a vantaggio delle amministrazioni che meglio avevano saputo utilizzare le risorse economiche in una ottica premiale;

nel disegno di legge finanziaria per il 2002 non si prevede alcuna risorsa per il completamento dell'opera di ricostruzione mettendo a rischio l'opportunità di chiudere definitivamente questo capitolo —:

quali iniziative il Governo, in sede di approvazione della legge finanziaria 2002, intenda adottare per destinare ulteriori risorse per il definitivo completamento della ricostruzione nelle zone della Basilicata e della Campania colpite dal sisma del 1980 dando un importante segnale di attenzione nei confronti del Mezzogiorno.

(2-00146) «Molinari, Boccia, Acquarone, Giovanni Bianchi, Enzo Bianco, Bimbi, Bindi, Bottino, Burtone, Cardinale, Ciani, Colasio, De Franciscis, Fanfani, Fistarol, Franceschini, Gambale, Gentiloni Silveri, Tonino Loddo, Loiero, Maccanico, Merlo, Monaco, Ostillio, Luigi Pepe, Pinza, Reduzzi, Rocchi, Ruta, Villari, Volpini, Adduce, Lettieri, Luongo, Potenza, Rusconi».

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro per le politiche comunitarie, per sapere — premesso che:

è stata avviata l'iniziativa comunitaria « INTERREG III B — Spazio Alpino » e in particolare sono state definite alcune proposte operative e di pianificazioni d'intervento, una delle quali risulta già essere stata ufficializzata nel corso della Conferenza delle Regioni dello spazio alpino, organizzata dal Congresso dei Poteri Locali e Regionali del Consiglio d'Europa a Strasburgo, il 4 e 5 ottobre 2001;

in tale occasione, sono state avanzate ulteriori proposte e idee di programmazione, contenute all'interno di un apposito « Project Book », e sono state avanzate da parte italiana — sia in sede tecnica che in sede politica — proposte di utilizzo delle risorse di INTERREG III B « Spazio Alpino » che destano perplessità negli enti locali della montagna italiana, soprattutto nella parte che prevederebbe la possibilità di estendere tali risorse anche a territori non montani;

viene ritenuta sostanzialmente errata un'impostazione programmatrice esclusivamente autoreferenziale e centralistica, concentrata per lo più su interlocuzioni di natura prettamente tecnocratica » senza il coinvolgimento diretto delle popolazioni locali e delle autonomie locali, esponenziali delle stesse, circa la programmazione e l'utilizzo di tali risorse finanziarie;

nella procedura di formazione della programmazione di INTERREG III B « Spazio Alpino » si intravede lo stesso difetto centralistico che ha condotto al varo della Convenzione delle Alpi senza il minimo confronto con il territorio, con il risultato di far sì che tale strumento risulta essere — a dieci anni dall'avvio — ancora al punto di partenza;

INTERREG III B « Spazio Alpino » risulta essere — al di là delle somme a disposizione, davvero limitate — una

straordinaria occasione, soprattutto se si tiene conto che è il primo provvedimento varato dalla Commissione Europea dedicato ad un'area montana, e quindi in grado di recepire il principio della specialità montana su scala complessiva;

per tale ragione occorre lavorare al meglio per far sì che tale occasione non venga sprecata, e che non si costruiscano impianti programmatori non rispondenti alle esigenze e alle caratteristiche dei territori e degli enti locali dello spazio alpino e che quindi scontino questo limite inevitabilmente nella fase della concretizzazione e dell'efficacia dei provvedimenti e degli investimenti;

esiste un'iniziativa dell'UNCHEM di richiedere formalmente a Governo e Parlamento una sostanziale conversione di rotta in merito alla gestione di una misura di così significativo rilievo —:

se intenda o meno operare affinché siano assicurate alle rappresentanze delle autonomie locali montane idonee garanzie di partecipazione in ordine alle modalità di elaborazione, programmazione e gestione di un significativo provvedimento quale INTERREG III B « Spazio Alpino », che va concepito coinvolgendo e avvalendosi anche dell'ausilio di chi nelle Alpi vive, opera e lavora quotidianamente.

(2-00148)

« Lusetti, Fioroni ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la firma da parte del Ministro per le infrastrutture della nuova direttiva per il rimborso, dei pedaggi autostradali per l'anno 2001, pari a 132 miliardi di lire, rischia di escludere ben 5000 imprese di autotrasporto;

la direttiva ha suscitato la forte protesta da parte delle organizzazioni di rappresentanza del mondo dell'autotrasporto;

per l'anno 2000 le imprese, per ottenere un minimo rimborso, dovevano dimostrare di aver avuto un costo per pedaggi autostradali come minimo superiore a 20 milioni di lire;

la nuova direttiva eleva la quota minima a 100 milioni di lire determinando di fatto l'esclusione del 50 per cento delle domande delle imprese;

risultano penalizzate le piccole e medie imprese dell'autotrasporto ed in particolare quelle operanti nel Mezzogiorno —:

se non ritenga di modificare i criteri di rimborso dei pedaggi autostradali per il 2001, abbassando la quota dei 100 milioni, adottati con la direttiva affinché non si penalizzi il comparto dell'autotrasporto.

(5-00398)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

a causa del declassamento degli aeroporti di Linate e Malpensa da Cat. III a Cat. I, determinato dalla rigida e puntuale applicazione della normativa vigente da parte dell'Enav, le movimentazioni degli aeromobili in tali aeroporti avvenivano non più con visibilità minima di 75 metri ma di 550 metri;

già nella serata del 28 ottobre 2001, pertanto, tutti i voli diretti agli aeroporti milanesi subivano cancellazioni provocate dalle condizioni di sopravvenuta scarsa visibilità in relazione al declassamento suddetto;

il protrarsi di tali condizioni meteorologiche anche ai giorni successivi causava il ripetersi di soppressioni di voli, sia in arrivo che in partenza, che interessavano altresì gli aeroporti di Bergamo Bologna, Torino e Trieste determinando inoltre pesanti ritardi ai voli diretti ad altri scali;

gli Ispettori dell'Icao in occasione della visita ispettiva effettuata nel giugno 1999, tesa ad accertare la situazione dell'aviazione civile italiana, rilevarono una serie di inadeguatezze riguardanti anche gli impianti luminosi di numerosi aeroporti; inadeguatezze che hanno poi provocato il declassamento in questione;

come condizione per il mantenimento dell'operatività degli aeroporti, furono fornite assicurazioni agli Ispettori dell'Icao che si sarebbe proceduto, entro il biennio successivo, ad adeguare gli aeroporti italiani agli *standards* previsti;

di tale decisione erano state investite e/o messe al corrente Enav, Enac e Dipartimento dell'Aviazione Civile;

quali iniziative hanno assunto al riguardo gli Enti competenti preposti a tali attività nel corso del biennio trascorso;

quali azioni di controllo, nel rispetto delle proprie competenze, ha esercitato, a fronte di eventuali inadempienze ed omissioni, il Dipartimento dell'Aviazione Civile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche considerando che fino all'anno 1998 tale Dipartimento, in quanto Direzione Generale dell'Aviazione Civile, assumeva in sé tutte le competenze poi transitate alla neo istituita Enac;

quali iniziative intenda assumere il Ministro interrogato, qualora accerti la fondatezza di quanto sopra esposto.

(4-01348)

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

domenica 14 ottobre 2001, durante il Tg1 delle ore 20.00, è stato trasmesso un servizio dal quale si evidenziava che tutte le notti, imbarcazioni private addette al trasporto di sabbia scavano abusivamente in località Boretto di Reggio Emilia, dentro l'alveo del fiume Po;

dette imbarcazioni, durante la notte, effettuano 2 o 3 viaggi per complessivi

tremila metri cubi di sabbia, che poi ditte locali provvedono a commercializzare in tutta Italia;

le imbarcazioni predette sono dotate di grossi escavatori e di pompe aspiranti capaci di caricare in venti minuti 400 metri cubi di sabbia pregiata, venduta poi sul mercato al prezzo di 30 mila lire al metro cubo, pari a 120 milioni di lire per barca;

dopo diverse sollecitazioni, la Guardia di finanza è intervenuta più volte, senza prendere provvedimenti sufficientemente adeguati, tanto è vero che l'escavazione abusiva sta proseguendo indisturbata da anni;

lo stesso sindaco di Boretto (Reggio Emilia) avrebbe dichiarato ufficialmente che non esiste alcun controllo;

anche nella provincia di Parma, e segnatamente a Polesine Parmense, e lungo tutto quel tratto del Po esiste lo stesso problema, prova ne sia che nel mese di marzo scorso, durante un sopralluogo notturno, effettuato dal Corpo forestale dello Stato sezione di Cremona, sono state sequestrate ben tre barche delle due ditte di Polesine Parmense (Parma), che scavavano abusivamente la sabbia;

tutti gli organi di stampa locale hanno ripetutamente denunciato il fenomeno, ma il Magistrato del Po non è mai intervenuto, pur essendo l'organo competente e preposto, per disciplinare le escavazioni ed impedire quelle abusive;

siamo in presenza, oltre che di un danno all'erario, anche di un dissesto idrogeologico che compromette l'intero sistema della navigazione e della sicurezza medesima degli argini del fiume Po, senza che le Autorità di bacino e il Magistrato del Po abbiano mai adottato i provvedimenti necessari —:

se risponde al vero quanto sopra segnalato e, nel caso, quali iniziative si intendano prendere presso gli organi competenti affinché si ponga fine una volta per tutte a questo illecito, oltre ad individuare

e perseguire i responsabili di quanto esposto in premessa. (4-01350)

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

i termini per la presentazione delle domande per la restituzione dell'accise sul gasolio (lire 112 al litro) spettante agli autotrasportatori per il primo semestre del 2001 sono scadute lo scorso 31 ottobre;

a causa di una insufficiente informazione e di una inadeguata assistenza, risulta all'interrogante che molte istanze sono state presentate dagli operatori con ritardo;

ciò comporterà che molti autotrasportatori, in Puglia e nel Salento, perderanno importanti risorse con ripercussioni negative sui conti aziendali e possibili ricadute negative sui livelli occupazionali —:

se e quali provvedimenti intenda adottare il Governo al fine di scongiurare tale rischio che penalizzerebbe ingiustamente la categoria degli autotrasportatori. (4-01355)

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

sono alcuni mesi (per la precisione dall'agosto scorso) che il traffico lungo la statale 516 che collega Padova a Piove di Sacco è interrotto a causa dei lavori di manutenzione e consolidamento del ponte sul fiume Bacchiglione sito nel comune di Ponte San Nicolò;

tali lavori sono attualmente fermi perché l'Anas ha proceduto alla rescissione del contratto con la ditta appaltatrice dei lavori per la incapacità di quest'ultima di portare a termine l'opera e che l'ultima ordinanza emessa dall'Anas parla di un periodo di chiusura al traffico che si protrarrà sino al 28 febbraio 2002;

la strada statale 516 era interessata da circa 30.000 transiti giornalieri e che questa considerevole mole di traffico è attualmente costretta a percorsi tortuosi su sommità arginali con grave pericolo e rischio di incidenti mortali;

il prolungarsi di questo blocco sta procurando un considerevole disagio ai residenti e ai pendolari della zona, per non parlare del grave danno economico che stanno subendo i vari insediamenti produttivi della zona a causa del considerevole aumento dei tempi di percorrenza dovuti principalmente all'inadeguatezza della viabilità alternativa;

i tempi tecnici necessari al riaffidamento dei lavori ad altra ditta e i tempi di realizzazione degli stessi supereranno sicuramente (se si seguiranno le procedure amministrative ordinarie) la data indicata dall'ordinanza dell'Anas che ha prorogato la chiusura del ponte sulla statale 516;

l'approssimarsi della stagione invernale incrementerà di molto gli attuali disagi alla viabilità e la lunga impalcatura collocata sotto il ponte potrebbe ostacolare le prevedibili ondate di piena del fiume Bacchiglione —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza del grave stato in cui si trova una delle arterie fondamentali della viabilità padovana che, prima della sua chiusura, rappresentava anche un'importante via di collegamento per il traffico dell'intera regione Veneto;

quali straordinarie iniziative il Ministro competente intenda assumere perché si possa procedere all'urgente completamento dei lavori ed alla riapertura al traffico dell'intero percorso della statale 516. (4-01356)

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

nella giornata di venerdì 9 novembre 2001, veniva cancellato per ragioni tecniche il volo Alitalia delle 11 da Torino a Napoli;

nella giornata di domenica 11 novembre 2001, veniva cancellato per ragioni tecniche il volo Alitalia delle ore 8.55 da Napoli a Torino;

in entrambi i voli vi era una ridotta presenza di passeggeri: nel primo, Torino-Napoli, 24 passeggeri, e nel secondo, Napoli-Torino, 30 passeggeri;

i passeggeri sono stati imbarcati su successivi voli Air one in partenza da Torino con il rimborso delle differenze di tariffa Alitalia ed Air one, mentre da Napoli nella giornata di domenica non vi è stato alcun tipo di rimborso —:

quante volte nei mesi di ottobre e novembre siano stati annullati voli per ragioni tecniche sulla tratta Torino-Napoli e Napoli-Torino da parte dell'Alitalia, ritenendo che vi sia una metodica cessione di passeggeri dell'Alitalia all'Air one sulla tratta in oggetto spesso senza rimborsi delle differenze tariffarie;

quali misure di intendano assumere per garantire un effettivo servizio nelle ore e con le modalità a suo tempo definite, da parte dei vettori che hanno la gestione delle tratte che sono loro state autorizzate.
(4-01359)

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

l'amministrazione comunale di Ladispoli ha in sospeso molti e importanti problemi con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato SPA, tra cui in particolare:

per quanto riguarda l'orario dei treni: *a)* va fatto presente che occorrerebbe procedere al potenziamento delle carrozze a qualsiasi ora, sia all'andata che la ritorno, perché gli utenti viaggiano in piedi ed in condizioni pericolose e disagiata affollamento; *b)* occorrerebbe mantenere l'impegno a rivedere i tempi di sosta dei treni Taf durante le fermate alla stazione, con l'intento di recuperare 10-15

minuti sui tempi di percorrenza: sono minuti preziosi restituiti alla libera disponibilità di ciascuno; *c)* occorrerebbe provvedersi all'inserimento di un ulteriore treno per Roma alle ore 7.11; nella fascia oraria più affollata, infatti, non basta potenziare le carrozze; *d)* in relazione alla nuova crescente tipologia di pendolari che ha fatto aumentare considerevolmente gli utenti nella fascia oraria 8.00-9.00 al punto che i treni sono stracolmi, alla previsione di un ulteriore treno per Roma alle 8.42; *e)* alla previsione di un treno con partenza da Roma dopo le ore 22.12; è una richiesta che si ripete da anni; sostenuta anche da migliaia di firme raccolte tra i pendolari;

per quanto riguarda la realizzazione della pensilina sul terzo binario; occorre fare presente che tale pensilina ed i lavori di sopraelevazione del marciapiede per facilitare la salita e la discesa dei passeggeri, dovevano essere completati prima dell'inverno ormai prossimo; invece non si hanno notizie nemmeno sull'inizio dei lavori; per quanto riguarda il sottopasso senza barriere architettoniche occorre fare presente che è stato progettato l'abbattimento delle barriere architettoniche nel sottopassaggio ferroviario che collega il centro città con il quartiere Campo sportivo; tale progetto secondo le Ferrovie dello Stato deve essere a totale carico del comune di Ladispoli;

per quanto riguarda il parcheggio di interscambio di vicolo Pienza, occorre fare presente che l'Amministrazione di Ladispoli ha chiesto da tempo l'apertura di un passaggio diretto dal parcheggio di vicolo Pienza alla stazione; le Ferrovie dello Stato spa si sono impegnate più volte a realizzarlo, ma ancora non si hanno notizie; per quanto riguarda infine le aree lungo ferrovia dichiarate non strumentali; va precisato che il comune aveva chiesto che gli venissero assegnate le aree lungo la ferrovia, non utilizzate, adiacenti a via Pisa e a vicolo Bologna. Si è appreso che Ferrovie dello Stato spa ha finalmente dichiarato non strumentali dette aree: pertanto, ricorrono le condizioni per la ces-

sione al comune, rendendo possibile l'allargamento della sede stradale di via Pisa e la sistemazione decorosa dell'area adiacente a vicolo Bologna —:

se non ritenga opportuno intervenire affinché l'Amministrazione ferroviaria dia seguito in primo luogo agli impegni patuiti con il comune di Ladispoli e perché siano prese in considerazione le altre motivate richieste, che nascono dalla necessità di garantire un trasporto civile ai moltissimi pendolari, l'accesso agli invalidi e un coordinamento urbanistico dell'area della stazione di Ladispoli con le vie adiacenti della città. (4-01369)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

LO PRESTI, FRAGALÀ, SCALIA e CANNELLA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Ministro dell'interno del 19 settembre 2001 sono state istituite le direzioni interregionali della polizia di Stato con sette sedi dislocate sul territorio nazionale: Roma, Firenze, Catania, Parma, Padova, Torino e Napoli;

a seguito di tale decreto, gli uffici ispettivi di Palermo e Milano sono stati soppressi, essendo state le nuove direzioni interregionali allocate nelle sedi di Catania e Parma;

le suddette direzioni interregionali della Polizia di Stato rientrano nel più vasto piano di riorganizzazione e potenziamento del complessivo assetto della Polizia di Stato, con particolare riferimento al decentramento delle funzioni dell'Amministrazione della Pubblica sicurezza specialmente nei settori:

a) delle funzioni ispettive e di controllo sull'attività svolta dagli uffici, reparti

e istituti di istruzione della Polizia di Stato aventi sede nel territorio di rispettiva competenza;

b) delle funzioni di vigilanza previste dall'articolo 23 del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626;

c) delle funzioni di direzione e amministrazione della Polizia di Stato di cui all'articolo 4, primo comma, n. 3 della legge 1° aprile 1981, n. 121;

d) di ogni altra funzione eventualmente delegata dal Capo della Polizia — Direttore Generale della Pubblica Sicurezza;

le direzioni interregionali rappresentano nell'ambito del territorio di rispettiva competenza la Polizia di Stato;

sarebbe dunque apparsa rispondente a criteri di razionalità ed economicità la soppressione solo di alcuni dei preesistenti uffici ispettivi, già a competenza interregionale, e comunque istituiti presso capoluoghi di regione, con la contestuale riorganizzazione di sette di essi: ciò avrebbe comportato maggiore celerità dei tempi di attuazione e una maggiore economia nell'attuazione della riforma;

nel caso specifico della Sicilia, la scelta di installare in Catania la direzione interregionale lascia alquanto perplessi, tenuto conto che mentre a Palermo sussistono i locali già in uso fino ad oggi all'ufficio ispettivo regionale (oltre che personale già addestrato a tali compiti), lo spostamento a Catania invece comporterebbe un onere non indifferente. Sarebbe infatti necessario reperire in toto nuovi locali, nuovo personale e nuove dotazioni, tutto ciò a danno della rapida applicazione della riforma stessa ed in palese contrasto con le determinazioni del Capo della Polizia contenute nella circolare dell'11 aprile 2001, con la quale sono state emanate precise disposizioni per il contenimento della spesa dell'Amministrazione della Polizia di Stato e prima fra tutte « la sospensione per il prossimo biennio di tutte le iniziative concernenti i trasferimenti