

riguardano organizzazioni mafiose), e 761 processi civili; con le scontate ed intuibili conseguenze sulla capacità di rispondere alla legittima domanda di giustizia che sale da un'opinione pubblica sempre più stanca e sfiduciata;

nel periodo 1° luglio 2000–30 giugno 2001 sono pervenuti alla sezione civile della Corte n. 559 procedimenti civili, e n. 142 controversie in materia di lavoro e di previdenza ed assistenza obbligatoria (nell'anno precedente rispettivamente n. 379 e 58), determinando un aumento della sopravvenienza di circa il 60 per cento, ed una crescita preoccupante della pendenza del 45 per cento;

la gravità di tale situazione è comune al Tribunale di Taranto, al punto che il Presidente dello stesso, con una lunga ed articolata relazione del 29 aprile 1998; trasmessa anche al C.s.m. ed al Ministero della giustizia, chiedeva un aumento dell'organico, reiterando tale richiesta con altra dettagliata nota del 13 giugno 2001;

come si evince dal prospetto del 1999 (i dati del 2000 sono ancora in fase di elaborazione), il Tribunale di Taranto ha indici di affari penali nettamente superiori rispetto a quelli di Lecce e Brindisi; cosicché questi due insieme superano di poco i dati del solo Tribunale di Taranto, avendo un organico complessivo notevolmente superiore;

come risulta dal medesimo prospetto, lo stesso Tribunale di Taranto ha altresì indice dei volumi di affari assai vicini a quello attribuito al Tribunale di Bari (28,4 rispetto a 30,3); nondimeno l'organico dei magistrati togati di quest'ultimo Tribunale è di 81 unità, mentre quello di Taranto ne ha soltanto 58;

il Tribunale di Taranto da anni ha un carico enorme di maxi-processi di mole impressionante; e tuttora — nonostante le numerose definizioni — sono ben 21 i maxi-processi ancora pendenti, che sono sottolineati nell'elenco allegato dei processi più rilevanti;

i procedimenti penali pendenti finali al 31 dicembre 1999 erano: Taranto 10.668; Bari 5.977; Lecce 6.320; (i dati penali del 2000 sono ancora in elaborazione presso il Ministero);

nel settore del lavoro sono pendenti (giugno 2001) ben 62.766 procedimenti distribuiti su solo 7 magistrati (ma un posto è vacante); mentre a Bari, con un'analogha pendenza, vi sono 10 posti di magistrati, tutti coperti;

nell'elenco pubblicato sul *Sole 24 Ore* del dicembre 1998, il Tribunale di Taranto è al primo posto per processi sopravvenuti per singolo magistrato (41,4);

l'inadeguatezza della dotazione attuale dei magistrati sia del Tribunale che della Corte di Appello di Taranto, ed ancora di più le carenze che risultano dalle relative piante organiche, rendono del tutto insostenibile le condizioni di lavoro dei magistrati di quegli uffici giudiziari; cosicché soltanto i loro formidabili sacrifici personali, ed un eccezionale e collettivo spirito di abnegazione (che meritano una doverosa evidenziazione) hanno consentito sinora il conseguimento di livelli di lavoro ancora accettabili da un punto di vista quantitativo —:

se non ritenga di dovere dare una immediata e rassicurante risposta per un pronto soddisfacimento delle sacrosante richieste dei due prefati uffici giudiziari.  
(4-01438)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

TABORELLI, PALMIERI, RIZZI e BUTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la rete viabilistica della provincia di Como appare ormai inadatta a sostenere

la costante crescita del traffico privato, commerciale e turistico che si è registrata negli ultimi vent'anni;

la Provincia di Como è situata in posizione strategica al confine tra Italia e Svizzera e all'incrocio tra le grandi direttrici di traffico est-ovest, ma soprattutto nord-sud; il quotidiano movimento di mezzi (soprattutto tir) di passaggio che si somma al già notevole flusso di veicoli di una zona ad alto potenziale economico provoca, quasi ogni giorno, situazioni al limite del collasso viabilistico. Per far fronte a questa situazione occorre mettere in atto con estrema urgenza una serie di provvedimenti di cui si parla da tempo ma che sino ad ora sono rimasti sulla carta;

per evitare danni ancor peggiori di quelli che si sono venuti a creare, si ritiene opportuno ribadire quali siano alcune tra le priorità per il territorio comasco in merito al sistema viabilistico; priorità senza la cui realizzazione il tessuto comasco rischia seriamente di acutizzare quei sintomi di crisi che hanno iniziato a manifestarsi negli ultimi anni:

adeguamento dell'autostrada A9 (Linate-Como-Chiasso) con la realizzazione della terza corsia di marcia;

ridefinizione dei rapporti con la Confederazione elvetica per una migliore predisposizione degli orari d'apertura della Dogana Svizzera che attualmente osserva la chiusura notturna e nei giorni festivi con conseguenze inimmaginabili sulla circolazione urbana, extra-urbana comasca oltre che sulla autostrada A9, viene spesso usata come parcheggio di fronte all'invasione di migliaia di mezzi pesanti;

realizzazione dell'autostrada « Pedemontana » che colleghi i capoluoghi di Varese, Como e Bergamo, sostituendo l'attuale percorso risalente al periodo napoleonico con una moderna autostrada;

realizzazione della « tangenziale sud » di Como (l'unico capoluogo di provincia lombardo ancora sprovvisto di un sistema tangenziale);

conclusione dei lavori da tempo avviati per rendere dignitosa la circolazione sulle statali « Regina » e « Lariana » che corrono lungo le sponde del Lago di Como. Un atto dovuto verso popolazioni che vivono in zone di grande pregio paesaggistico ma che devono fare i conti con un sistema stradale anacronistico: basta il passaggio di un tir per creare code interminabili e bloccare per ore il traffico, con conseguenze a volte drammatiche (non esistono, infatti, altre vie percorribili per i mezzi di soccorso);

la popolazione della Provincia di Como rappresenta da sempre una delle comunità più laboriose e dinamiche del nostro Paese; i comaschi sono naturalmente portati a lavorare e produrre piuttosto che a lamentarsi. Da alcuni anni in qua si è fatta però inevitabilmente strada in loro la preoccupazione che una richiesta civile e motivata sia sempre soccombente di fronte ad una protesta sguaiata e spesso neppure supportata da effettivi bisogni —:

tenuto conto della insopportabile pressione viabilistica a cui è sottoposta quest'area, quali siano i provvedimenti in campo di infrastrutture viabilistiche che il Governo ha intenzione di promuovere in provincia di Como;

in quali tempi sia prevista la realizzazione di tali infrastrutture e l'applicazione di tali provvedimenti. (5-00419)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

lo scalo ferroviario di Villa San Giovanni (Reggio Calabria) rappresenta una struttura di fondamentale importanza per il collegamento fra la sponda calabra e la sponda sicula dello stretto di Messina;

lo scalo ferroviario di Villa San Giovanni è attraversato quotidianamente da migliaia di passeggeri in senso nord-sud e viceversa;

molti passeggeri sono anziani o portatori di handicap o donne in stato interessante;

lo scalo è dotato di scale mobili che quando funzionanti assolvono una mirabile funzione di agevolare il passaggio specie per l'imbarco sulle navi traghetto;

che senza l'ausilio di dette scale mobili, in particolar modo per l'imbarco sulle navi traghetto, l'attraversamento diviene difficoltoso, faticoso e fonte di notevole disagio;

dette scale mobili sono ferme e/o fuori uso da diversi mesi (o anni) in una struttura così importante —:

quali siano i motivi di tale fermo e quali provvedimenti intenda attivare al più presto al fine di eliminare l'inconveniente sopra lamentato, per ridare efficienza alla struttura ferroviaria e agevolare così il passaggio ai tanti viaggiatori che attraversano lo Stretto. (4-01435)

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

pressoché sistematicamente i passeggeri che utilizzano l'aereo da Fiumicino a Fertilia e viceversa patiscono i disagi legati a uscite d'imbarco e di sbarco decentrate rispetto al centro dell'*Air terminal* romano e che, inoltre, implicano l'utilizzo dell'autobus per poter raggiungere la pista di decollo in partenza o l'aerostazione in arrivo;

il trattamento cui Alitalia sottopone i passeggeri in questione (la stragrande maggioranza dei quali provenienti ovviamente dal nord ovest della Sardegna e da Sassari in particolare) è assolutamente intollerabile e vergognoso in quanto ai disagi dell'insularità si aggiungono quelli legati alle notevoli distanze a piedi e in autobus che si è costretti a percorrere per usufruire dell'aereo;

il tutto appare come una politica razzistica che Alitalia mette in atto ai danni dei cittadini del nord ovest della Sardegna —:

se il Ministro non intenda come allo scrivente appare indispensabile, nell'ambito dei suoi poteri, di dover intervenire presso i vertici aziendali dell'Alitalia e la direzione aeroportuale di Fiumicino affinché si ponga fine alle gravissime discriminazioni di cui in premessa riguardanti i sardi del nord ovest della Sardegna e tutti i passeggeri che da Fiumicino debbono raggiungere Fertilia e viceversa imponendo l'uso delle passerelle/attracco con gli aerei. (4-01436)

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

il giorno 16 novembre il Viceministro Tassone si è recato in visita in Umbria rilasciando dichiarazioni circa prossimi finanziamenti dello Stato per le Officine Grandi Riparazioni di Foligno, l'aeroporto regionale di S. Egidio, l'aeroporto di Foligno;

in particolare alcuni quotidiani hanno riportato, tra l'altro, le seguenti parole: « Complessivamente — dice il Viceministro — sono disponibili oltre settanta miliardi, per riallineare al paese le tre grandi realtà infrastrutturali dell'Umbria. Un impegno molto importante di questo Governo dopo una incredibile stasi di quelli che lo hanno preceduto » —:

se le dichiarazioni del Viceministro corrispondano a provvedimenti emanati dall'attuale Governo e, in caso affermativo, di quali provvedimenti si tratti;

se, viceversa, le risorse a cui fa riferimento il Viceministro Tassone non siano le stesse già programmate nell'ambito dell'intesa istituzionale di programma, degli accordi di programma quadro e dei rela-

tivi allegati sottoscritti dalla regione dell'Umbria, il Governo nazionale e le Ferrovie dello Stato nel periodo giugno 1999-maggio 2001, prima cioè dell'insediamento dell'attuale Esecutivo;

in quali forme e con quali modalità siano stati coinvolti la regione e gli enti locali nella organizzazione della visita del Viceministro. (4-01440)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MORMINO, FALLICA e GIUDICE. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

la stazione dei carabinieri ed il commissariato di pubblica sicurezza di Cefalù (Palermo) sono stati sfrattati per morosità dagli immobili nei quali sono ubicati i rispettivi uffici e che lo sfratto è già esecutivo —:

quali provvedimenti intendano adottare i Ministri competenti per evitare che i garanti dell'ordine pubblico debbano essere costretti ad abbandonare i propri presidi lasciando la città, che si trova in un territorio notoriamente interessato da significativi fenomeni di criminalità organizzata anche di tipo mafioso e che ha all'attivo un notevole flusso turistico, priva di qualsiasi presenza delle forze dell'ordine. (4-01430)

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

il 12 luglio 2001 la metà più uno dei consiglieri assegnati al comune di Casandrino (Napoli) ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica. Le dimissioni di uno dei consiglieri sono state protocollate con il numero 8021, le dimissioni degli altri 10 recano il numero 8038;

poiché i protocolli comunali, com'è prassi, non recano orario, l'addetto al protocollo del comune di Casandrino dichiara che le dimissioni del primo consigliere sono state protocollate verso le ore 9,00 e le dimissioni degli altri 10 consiglieri sono state protocollate verso le ore 12,30;

questa dichiarazione viene richiamata nel provvedimento prefettizio e costituisce la base della decisione per il mancato scioglimento del consiglio comunale di Casandrino. Nel provvedimento prefettizio si legge: «...lo scioglimento di un consiglio comunale va disposto, tra l'altro, in presenza della contemporanea e necessariamente concordata dichiarazione di dimissioni della maggioranza dei consiglieri comunali». In pratica la differenza di 17 numeri tra i due protocolli delle dimissioni dei consiglieri ha determinato il mancato scioglimento del comune di Casandrino;

l'articolo 141, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo 267/2000, che disciplina lo scioglimento dei consigli comunali, recita: «cessazione dalla carica per dimissioni contestuali, ovvero rese anche con atti separati purché contemporaneamente presentati al protocollo dell'ente, della metà più uno dei membri assegnati, non computando a tal fine il sindaco»;

vi sono decine di sentenze del Consiglio di Stato, tra cui una importantissima dell'adunanza plenaria del Consiglio di Stato, da cui si evince chiaramente che il termine «contemporaneamente» va inteso «nell'arco della stessa giornata»:

Consiglio di Stato (ad. plenaria) 24 luglio 1997, n. 15;

Consiglio di Stato (sez. 4) 11 dicembre 1997, n. 1386;

Consiglio di Stato (sez. 4) 27 ottobre 1998, n. 1398;

Consiglio di Stato (sez. 4) 26 maggio 1998, n. 696;-