

mare le cui caratteristiche psico-fisiche non rispondono alle loro esigenze, giudicandoli idonei o rivedibili per l'esercito;

in media ogni anno sono almeno quattromila i giovani sardi assegnati alla leva di mare che devono recarsi a La Spezia per le visite affrontando un viaggio di durata superiore alle 24 ore, in quanto rimborsato dallo Stato solo se fatto in seconda classe in nave e treno, impegnando i due giorni precedenti ed i due giorni successivi agli impegni di leva;

le spese di viaggio sono a carico dell'amministrazione della difesa —:

se, pur adottando il medesimo *Elenco Imperfezioni e Infermità*, esiste differenza nell'idoneità richiesta per le diverse forze armate;

quali siano le disposizioni che conferiscono ai consigli di leva della Marina militare il potere di esprimere pareri medico-legali riguardanti l'idoneità al servizio militare anche per i giovani da arruolare nella leva di terra;

se, viceversa, la stessa o altre disposizioni non consentano ai periti sanitari dei gruppi selettori per le leve di terra di giudicare gli iscritti non atti per l'esercito idonei per la Marina Militare;

se non ritenga opportuno adottare i necessari provvedimenti affinché siano sottoposti a visita di leva-selezione in Sardegna tutti i giovani assoggettati alla leva di mare residenti in Sardegna, convocando i periti sanitari della Marina Militare ad integrare il nucleo medico del gruppo selettori di Cagliari al fine di evitare rilevanti spese per l'amministrazione della difesa che corrisponde le spese di viaggio dalle capitanerie della Sardegna a La Spezia ed i notevoli disagi derivanti dal viaggio per i giovani iscritti. (4-01711)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

nella città di Cerignola è presente una sezione distaccata del tribunale di Foggia;

la stessa sezione del tribunale comprende nella sua giurisdizione altri comuni limitrofi, raggiungendo così una popolazione complessiva di n. 104.000 unità circa;

la pianta organica disposta dal Ministero per l'Ufficio notifiche e protesti prevede un numero complessivo di n. 6 operatori (1 uff. giud. cat. C2, 2 uff. giud. cat. c1; 1 uff. C. cat. B3; 2 oper. G. cat. B2);

attualmente le prime due qualifiche (Cat. C2 e C1) sono vacanti, con notevole disagio per gli utenti e gli abitanti dei comuni interessati che devono recarsi presso l'UNEP del tribunale di Foggia con conseguente aggravio di tempo e di costi;

il numero di atti notificati dall'UNEP presso la sezione distaccata di Cerignola nel corso dell'anno 2001 fino ad oggi è del tutto considerevole (n. 12.000 circa per gli atti civili e n. 7800 per gli atti penali);

altri UNEP presso sezioni distaccate del tribunale di Foggia (Manfredonia e Trinitapoli) pur avendo minor carico di lavoro (rispettivamente n. 6850 e n. 4200 atti notificati per il civile - n. 3800 e n. 1800 atti notificati per il penale) hanno una dotazione organica doppia (Manfredonia n. 12 operatori) o di poco inferiore (Trinitapoli n. 4 operatori) a quella di Cerignola;

tale sperequazione si risolve in un notevole disservizio nell'amministrazione della giustizia nonostante l'abnegazione quotidiana degli operatori dell'UNEP di Cerignola —:

quali valutazioni dia il Ministro interrogato in merito ai fatti esposti;

quali interventi immediati si intendano porre in essere;

quali azioni si intendano intraprendere per riformulare l'organico dell'UNEP presso la sezione distaccata del tribunale di Foggia avente sede in Cerignola ed assicurarne la copertura. (5-00513)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

FERRO, SAGLIA, ZORZATO, MILANATO, PAROLI, FRATTA PASINI, ALBERTO GIORGETTI, BRICOLO, DIDONÈ, MANINETTI — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con l'approvazione della legge obiettivo concernente « delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive » sono state poste le indispensabili premesse per dare concreto avvio al programma di modernizzazione infrastrutturale del paese. Sappiamo che la maggior parte delle opere attese riguarda il sistema della mobilità, rimasto rigidamente immobile per numerosissimi anni, a causa di scelte politiche di cui oggi annotiamo, purtroppo, le tragiche conseguenze, che lo sviluppo del sistema Italia sta pagando. Strumento importante di questo disegno è la revisione dell'aggiornamento delle disposizioni in materia di finanza di progetto recate dalla legge Merloni *ter*. In materia stradale ed autostradale, nessuna gara è stata, ancora lanciata ricorrendo al *project financing*. Nella passata legislatura sono stati rivisti gli strumenti convenzionali tra l'Ente nazionale per le strade e le società concessionarie di autostrade, sulla base di una complessa normativa di dettaglio che ha trovato puntuale definizione nella direttiva emanata dal Ministro dei lavori pubblici il 20 ottobre 1998, registrata alla Corte dei conti in data 18 dicembre 1998;

per le problematiche che qui intendo richiamare e che interessano, ricordo che l'applicazione della direttiva, in sede di revisione degli strumenti convenzionali, consentiva la concessione di proroghe della durata delle concessioni, al solo fine di risolvere transattivamente il contenzioso pregresso mediante l'applicazione di criteri generali per la quantificazione del contenzioso e per la relativa trasformazione in anni di proroga del rapporto concessorio;

la direttiva ha stabilito inoltre che alla scadenza del rapporto le concessioni devono essere affidate mediante gara e che il concessionario subentrante è tenuto al pagamento di un indennizzo relativamente alle poste non ammortizzate dal concessionario uscente;

giòva ricordare che i nuovi piani finanziari elaborati dalle concessionarie per l'avvio di opere che l'Anas ha ritenuto essere necessarie ed urgenti comportano 30.000 miliardi di investimenti (15,5 milioni di Euro) interamente a carico dei concessionari e senza oneri pubblici;

molti di tali investimenti, tra i più significativi e strategici, sono richiesti da esigenze di mobilità locale e sono inseriti in accordi di programma con altri enti (fra i quali la stessa Anas in relazione alla competenza istituzionale in materia di strade statali, comuni, province, ferrovie, eccetera). Essi attivano ulteriori risorse destinate ad interventi complementari la cui realizzazione deve essere coordinata con quella delle opere principali determinando pertanto precisi impegni dei concessionari stessi;

altri interventi pure strategici e fra i più cospicui comportano l'applicazione del nuovo istituto del subentro, previsto dalla direttiva che ho richiamato. Il meccanismo presenta, in sede applicativa, difficoltà difficilmente superabili nel suo aspetto finanziario, trattandosi di reperire risorse mediante indebitamento;

l'applicazione dell'istituto anziché salvaguardare una rapida realizzazione