

alla carenza strutturale di personale si sommano gli ordinari periodi di assenza dei dipendenti sia per motivi di malattia, sia per l'attuazione di contratti part-time, sia per la interdizione od ostensione facoltativa per maternità;

la carenza di personale ha provocato significativi ritardi in tutti i servizi ed ha purtroppo rallentato l'ordinario svolgimento delle cause, dei procedimenti, delle procedure con evidente danno per i cittadini che sono costretti a subire in prima persona i disservizi di una giustizia lenta —:

cosa intenda fare per porre rimedio alla situazione di disagio sopra esposta e se al fine di migliorare la condizione di grave carenza di personale amministrativo del tribunale di Foggia non ritenga opportuno, con urgenza, assegnare alla stessa struttura, nuovo personale che possa permettere di smaltire il lavoro pendente e permetta di ripristinare i regolari tempi di svolgimento delle pratiche giudiziarie.

(4-01859)

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

in località « Torre Sinello » di Vasto (Chieti) è ubicato un carcere circondariale che ospita più di 200 detenuti e vi lavorano circa 130 unità di polizia penitenziaria oltre al personale impiegatizio, sanitario eccetera;

la stampa regionale in più occasioni, negli ultimi tempi, si è occupata di detto carcere riportando lamentele sia dei detenuti che della polizia penitenziaria riguardo alla gestione dell'istituto penitenziario;

nella scorsa primavera si è svolta un'indagine a cura dell'amministrazione penitenziaria i cui risultati non sono noti;

le lamentele sono state inoltre raccolte dal sottoscritto in occasione di due visite fatte al carcere nei mesi di luglio e dicembre 2001 insieme a rappresentanti del consiglio regionale d'Abruzzo —:

se intenda adottare provvedimenti, nell'ipotesi affermativa al fine di riportare il giusto clima per una gestione corretta dell'istituto penitenziario. (4-01860)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

in data 28 dicembre 1993 è stato stipulato un atto di concessione demaniale tra il Consorzio Autonomo per il porto di Civitavecchia e la SINPORT S.r.l., per la durata di 15 anni, riguardante aree, banchine (con annessi mezzi di sollevamento), magazzini ed uffici per un totale di circa 51.000 mq.;

in data 25 luglio 1997 è stata stipulata una convenzione tra l'Autorità Portuale di Civitavecchia (ex C.A.P.) e la Roma Terminal Container S.p.A. (subentrata alla Sinport) che ha modificato « provvisoriamente » la concessione del 28 dicembre 1993;

con la concessione suddetta, stipulata per favorire lo sviluppo del traffico container e le conseguenti ricadute occupazionali, al fine di tutelare gli investimenti effettuati da Stato e Regione ammontanti a circa 50 miliardi di lire, venivano fissati a carico del concessionario i seguenti oneri:

a) canoni annui per l'uso degli spazi e magazzini richiesti (da rivalutare secondo i dati Istat a partire dal 2001) per un totale fino alla scadenza (2009) di lire 3.500.000.000;

b) fidejussione bancaria per un massimo annuo fino alla scadenza di Lire 500.000.000;

c) per l'affidamento dei mezzi meccanici (durata 20 anni fino al 2014) una percentuale sul fatturato a partire dal 7 per cento per l'anno 1995 fino ad arrivare

al 16 per cento dall'anno 2011 e per un massimo di Lire 60.000.000.000. In proposito il concessionario doveva, comunque, corrispondere un minimo garantito complessivo di Lire 25.050.000.000;

dal canto suo, il Concessionario aveva presentato un Piano d'impresa che prevedeva:

a) da un minimo di n. 14 occupati (anno d'avvio) fino a n. 32 a partire dal 2001;

b) da un minimo di 1.670 giornate per le maestranze esterne (fornite dalla locale Compagnia Portuale) nell'anno d'avvio fino ad un massimo di 16.680 giornate a partire dal 2001;

c) una movimentazione di 80.000/100.000 contenitori a regime (a partire dal 2001);

la R.T.C. Spa risulta ben lontana dall'aver ottemperato agli impegni presi con il Piano tant'è che, ad oggi, si presenta il seguente quadro:

a) circa n. 12 occupati rispetto ai 32;

b) circa n. 400 giornate effettuate dalla Compagnia Portuale a fronte delle 16.680;

c) solo 5.911 contenitori movimentati nel 2000 e n. 3.637 nei primi sei mesi del 2001 a fronte degli 80.000/100.000 indicati;

l'Autorità Portuale, anziché chiedere conto del non rispetto del Piano d'Impresa, il 25 luglio 1997 ha firmato una convenzione temporanea (con scadenza al 31 maggio 2000 e successivamente prorogata fino al 31 dicembre 2001) che modifica profondamente la concessione del 28 dicembre 1993 giustificandola con la riduzione delle aree per l'evoluzione di alcuni traffici (soprattutto passeggeri e traghetti);

il nuovo atto, a fronte di un recupero momentaneo di parte delle aree, impone al concessionario i seguenti oneri:

a) fino al 31 dicembre 2001 un canone annuo per gli spazi rimasti di Lire 97.600.000;

b) fino al 31 dicembre 2001 un canone annuo fisso per l'uso dei mezzi meccanici di Lire 50.000.000;

c) fino al 31 dicembre 2001 Lire 3.000 a contenitore (per unico dalle 7.000 alle 10.000 unità) e Lire 5.000 nel caso si superino i 10.000 contenitori;

d) modifica della fidejussione bancaria ridotta a Lire 195.200.000.

ad oggi, l'atto suddetto, giustificato come « temporaneo », sembra destinato ad essere reiterato;

dal 1998 al 2001, la R.T.C. Spa, solo di canoni per l'uso dei mezzi meccanici ed in virtù della convenzione temporanea, ha risparmiato circa Lire 3.050.000.000, rispetto al minimo garantito imposto dalla concessione del 28 dicembre 1993;

a distanza di quasi otto anni dal rilascio della concessione, il concessionario risulta gravemente inadempiente riguardo ai volumi di traffico ed all'occupazione prospettati nel Piano d'Impresa;

i 5.911 contenitori movimentati sollevano inquietanti interrogativi sulle ragioni di tale fallimento rispetto all'andamento positivo del settore a livello nazionale;

tale situazione negativa lascia supporre che la Società possa essere interessata solo ad evitare che altri concorrenti subentrino nell'uso di un terminale strategico come quello di Civitavecchia (basti ricordare l'enorme mercato di Roma);

la comparazione dei due atti (concessione del 1993 e convenzione del 1997) solleva forti perplessità in ordine alla piena tutela degli interessi della Pubblica Amministrazione;

corrono voci di un possibile affidamento del nuovo terminal, attualmente in fase di realizzazione, allo stesso operatore;

non è ammissibile che una delle migliori banchine del porto sia sottoutilizzata con grave danno per l'occupazione e per l'economia cittadina —:

se la convenzione tra l'Autorità Portuale di Civitavecchia e la Roma Terminal Container SpA del 25 luglio 1997 abbia, in qualche modo, danneggiato gli interessi della Pubblica Amministrazione e, in caso affermativo e per quanto di competenza, se non ritenga di:

bloccare il suddetto atto e procedere per la sua revoca;

dare disposizioni al proprio rappresentante in seno al Comitato Portuale di Civitavecchia al fine di proporre l'immediata revoca della concessione demaniale rilasciata alla SINPORT srl, ora R.T.C. SpA, in data 28 dicembre 1993 ed atti conseguenti per aver completamente disatteso gli impegni presi con le istanze del 20 luglio 1993 e del 2 agosto 1993 presentate per l'ottenimento della suddetta concessione;

intervenire sul Comitato Portuale al fine di evitare che siano rilasciati ulteriori spazi o, addirittura il nuovo terminal container, ad operatori, come la R.T.C., che, probabilmente per seguire proprie strategie aziendali, non hanno favorito il decollo dell'attuale impedendo, al contempo, ad altri possibili concorrenti di subentrarvi;

porre in essere ogni azione al fine di far finalmente decollare il traffico container in considerazione degli ingenti investimenti pubblici effettuati nel Porto di Civitavecchia per favorire lo sviluppo dell'occupazione e la crescita economica della città e della Regione. (3-00600)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

con deliberazione n. 290 del 23 ottobre 2001 il commissario regionale del

Consorzio bacini Tidone-Trebbia ha adottato il progetto definitivo relativo ad interventi di ristrutturazione e miglioramento funzionale del sistema irriguo della Val Trebbia, in provincia di Piacenza;

i comuni di Gossolengo, Rivergaro e Gazzola, interessati dalla realizzazione del progetto di cui sopra e l'amministrazione provinciale di Piacenza, anche in ragione dei numerosi espropri che dovrebbero essere attuati, hanno espresso ampie e giustificate riserve in merito alla detta iniziativa del Consorzio bacino Tidone-Trebbia —:

se il magistrato per il Po e l'autorità di bacino siano a conoscenza del progetto in questione e quale ne sia la valutazione, anche con riferimento agli aspetti tecnici e amministrativi riguardanti la derivazione di acque pubbliche dal fiume Trebbia;

se — tenuto conto che il progetto prevede un costo complessivo dei lavori pari a 13.334.241,89 euro — risultino assegnati fondi (e di quali entità) al Consorzio di bonifica Tidone-Trebbia da parte del Ministero dell'economia e delle finanze. (5-00555)

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

se sia vero che il pedaggio dell'autostrada Torino-Savona sia cresciuto negli ultimi anni secondo le seguenti percentuali: anno 2000 + 6,2 per cento; anno 2001 + 6,7 per cento; anno 2002 + 6,7 per cento; e così complessivamente, nel corso di tre anni, del 20 per cento circa —:

quali siano le ragioni della crescita da ritenersi completamente ingiustificata e capace di alimentare l'inflazione;

quali siano i calcoli esaminati ed approvati del Cipe;

per quanti chilometri si sviluppi esattamente l'autostrada e quanti chilometri

vengono calcolati agli effetti del computo del pedaggio. (5-00562)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

se intenda affidare i controlli periodici delle cisterne per il trasporto di merci pericolose agli esperti identificati nella circolare ministeriale n. 126 del 1991, protocollo n. 649/4934, in possesso di detta qualifica da almeno cinque anni, qualora siano ingegneri abilitati all'esercizio della professione ed abbiano firmato almeno un progetto di cisterna per il trasporto di merci pericolose, ai sensi dei Decreti Ministeriali 8 e 9 agosto 1980 e seguenti.

(4-01857)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se la società Autostrade sia effettivamente intenzionata ad acquisire l'autostrada del grande raccordo anulare (GRA), attualmente gestita dall'Anas (come risulta dalla rivista « Quattroruote », del gennaio 2002);

se non ritenga questa ipotesi impraticabile considerato che l'ente nazionale per le strade ha dato prova di essere in grado di gestire il grande raccordo anulare curandone l'ampliamento parziale a tre corsie e portando a termine i lavori del Giubileo nei tempi previsti;

se l'ipotesi di privatizzazione dell'autostrada non sia un tentativo per introdurre forme di pedaggiamento dopo gli ingenti investimenti pubblici da parte della pubblica amministrazione;

se non ritenga che la stessa operazione sia portata avanti pure per quanto riguarda l'autostrada A/3 Salerno-Reggio Calabria, attualmente gestita dall'Anas;

se non ritenga opportuno evitare qualsiasi tentativo di privatizzazione delle

due autostrade e di introduzione del pedaggio. (4-01866)

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

la strada che collega la città di Pesaro con il Comune di Gabicce è una strada statale denominata SS 423;

nei pressi del bivio per Casteldimezzo la suddetta strada si articola in una curva pericolosa detta « il curvone della Siligata »;

nella strada suddetta si assiste ad un traffico intenso, soprattutto quando avviene un vero e proprio esodo verso la Romagna da parte dei giovani;

nel suddetto curvone automobili, motociclette e autoarticolati scivolano fuori strada frequentemente con conseguenze spesso mortali per i conducenti;

numerose associazioni ed istituzioni si sono mobilitate denunciando la gravità della situazione sovraesposta quali ad esempio la Circoscrizione del S. Bartolo, il Motoclub delle Siligate nonché gli abitanti del luogo;

in numerosi punti della strada di cui sopra vi sono forti carenze nella segnaletica stradale, con particolare riferimento alle strisce sull'asfalto —:

quali provvedimenti intenda adottare il ministro interrogato affinché l'ANAS ponga rimedio alla situazione citata in premessa;

se non sia il caso di provvedere ad adeguare il manto stradale, nonché la relativa segnaletica, e a realizzare inoltre un sistema di rotatoria capace di prevenire i gravi incidenti citati in premessa;

quali altre iniziative intenda porre in essere il ministro interrogato per garantire, nella strada di cui alla premessa, standard di elevata sicurezza che rallentino la velocità e garantiscano l'incolumità di abitanti ed automobilisti. (4-01867)

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

la Commissione trasporti della Camera dei deputati, con risoluzione n. 8-00003 in data 6 novembre 2001, è intervenuta nella vicenda relativa alle gare « al massimo ribasso », indette dal Gruppo FS spa, aventi ad oggetto le pulizie dei treni e delle stazioni;

detta risoluzione ha impegnato il Governo ad intervenire a salvaguardia dei lavoratori, della qualità delle loro prestazioni, dell'adeguatezza dei livelli salariali « anche attraverso la sostanziale applicazione di clausole e modelli contrattuali che consentano di raggiungere effettivamente questi obiettivi »;

tale pronuncia fa esplicito riferimento alla legge n. 327 del 2000 ed al decreto attuativo del Ministero del lavoro del 6 settembre 2000;

a seguito di un intervento del Governo si è provveduto a sottoscrivere un accordo tra tutte le parti interessate (gruppo FS, associazioni imprenditoriali ed organizzazioni sindacali), fissando la proroga dei rapporti contrattuali sino al 21 febbraio 2002;

a tale accordo è seguito l'avvio di un confronto tecnico teso a verificare le risultanze delle gare d'appalto;

contrariamente agli accordi intervenuti, le società del Gruppo FS hanno proceduto all'aggiudicazione delle gare al massimo ribasso, pare affidate a prezzi inferiori al costo del lavoro dello specifico settore;

tali assegnazioni sembra non tengano conto delle previsioni della legge n. 327 del 2000 e del decreto ministeriale 6 settembre 2001, potendo così determinare gravi tensioni sociali, con il rischio di non raggiungere obiettivi di qualità ed efficienza dei servizi prestati —:

quali iniziative il Governo intenda assumere, nella sua qualità di autorità di controllo e vigilanza sulla materia, al fine

di evitare uno scadimento dei servizi, un mancato raggiungimento di obiettivi di qualità ed efficienza dei medesimi e una forte tensione sociale tra i lavoratori dello specifico settore. (4-01869)

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

dal 27 gennaio 2002 i treni della linea Roma-Pescara saranno attestati alla stazione tiburtina invece che a Roma-Termini;

il cambio della stazione di riferimento, per gli arrivi e le partenze, comporterà evidenti disagi alle migliaia di pendolari dell'area tiburtina, oltre che dell'abruzzo, che utilizzano la tratta ferroviaria in questione —:

quali iniziative intenda intraprendere affinché i treni, una volta arrivati alla stazione tiburtina, siano dirottati alla stazione termini. (4-01881)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quanti siano i contratti per collaborazioni esterne posti in essere dall'ANAS;

quali siano gli importi delle singole collaborazioni;

quale sia la natura degli incarichi affidati;

se gli stessi non possano essere svolti dal personale in servizio presso l'ente nazionale per le strade. (4-01882)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta in Commissione:

LUCIDI e CENTO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nei mesi di ottobre, novembre e dicembre 2001 si è sviluppato un ampio