

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

l'articolo 24 della legge n. 4 del 2001 autorizza l'Autorità giudiziaria a coprire solo il 50 per cento dei posti vacanti, attingendo alle graduatorie di merito dei concorsi precedentemente banditi;

l'autorità giudiziaria potrà coprire gli altri posti vacanti con i vincitori del concorso di formazione della scuola superiore;

i posti da mettere a disposizione del dipartimento della funzione pubblica sono quantificabili in n. 32 e non 45 non indicando con precisione i posti da riservare —:

perché i posti da riservare al dipartimento della funzione pubblica debbano gravare tutti sul Ministero della giustizia e perché ai vincitori del concorso di formazione della scuola superiore non vengono assegnati gli altri posti del ministero rimasti disponibili e quali sono le motivazioni che permettono una situazione in cui risultano ancora molti posti scoperti. (4-02040)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata:

PAROLO, CÈ, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, GIBELLI, GUIDO DUSSIN, ER-COLE, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, BRICOLO, CAPARINI, DIDONÈ, LUCIANO DUSSIN, DARIO GALLI, FONTANINI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSANA, MARTINELLI, FRANCESCA MARTINI, PAGLIARINI, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI, VASCON. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

ci sono recenti proteste attuate dagli autotrasportatori;

l'Austria ha adottato misure penalizzanti nei confronti degli autotrasportatori italiani (Ecopunti);

la confederazione elvetica ha adottato una disciplina sempre più restrittiva in materia di trasporto su gomma delle merci;

ci sono continui rinvii della data di riapertura del traforo del Monte Bianco e la manifesta volontà della Francia a voler ritardare il più possibile la completa transitabilità dello stesso;

il sistema dei valichi alpini è assolutamente inadeguato;

vi sono gravi ripercussioni negative, non solo sul comparto degli autotrasportatori, ma più in generale sull'intero sistema economico nazionale —:

quali provvedimenti intenda assumere il Governo per risolvere la crisi del settore, anche in relazione alla necessità di ridiscutere, in sede europea, le misure adottate dagli Stati membri e quale strategia intenda perseguire, nel medio e lungo termine, per potenziare il sistema dei valichi alpini e, conseguentemente, il trasporto su rotaia delle merci. (3-00649)

D'AGRÒ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 30 settembre 2001, il ministero dei trasporti ha soppresso, per carenza di personale, la motorizzazione civile di Bassano del Grappa, nonostante il bacino d'utenza comprenda vaste aree ricche di dinamiche realtà aziendali delle province di Treviso, Padova, Belluno e, naturalmente, di Vicenza;

la nuova sede della motorizzazione di Vicenza, locata in un edificio nuovo e di ampie dimensioni, già denuncia però analoghe carenze di personale che si riflettono negativamente sullo smaltimento della rilevante mole di lavoro;

tale disfunzione si riscontra anche presso la motorizzazione di Treviso, dove giacciono diecimila pratiche in attesa di essere evase;

le situazioni descritte stanno determinando forti disagi per i cittadini e per gli operatori del settore—:

quali provvedimenti intenda adottare al fine di ripristinare la completa operatività dei predetti uffici, consentendo ai medesimi di fornire finalmente all'utenza un servizio efficiente senza aggravii di tempo e di denaro. (3-00650)

Interrogazione a risposta orale:

ANNA MARIA LEONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 434, detta Transpolesana è in corso d'opera da ormai circa 30 anni, vero monumento di un Paese inefficiente e di una burocrazia lontana dai suoi problemi;

da anni ed anni le comunità locali e i cittadini lamentano inadempimenti e lungaggini per la sistemazione ed il completamento di detta strada;

la causa principale di molti incidenti è la mancanza di un elemento spartitraffico e di tutte le altre strutture necessarie per la tutela degli automobilisti;

tale strada collega, nella sua incompiutezza, le città di Verona, Legnago e Rovigo, attraversando un'area densa di abitanti, fortemente industrializzata e con un importante sviluppo agricolo;

rispetto a tale importante arteria, si è realizzato un macroscopico esempio di lentezze amministrative, di storni di fondi, di indifferenza burocratica, anche di fronte ad incidenti mortali;

si è oramai superato il numero di 190 morti, segno inconfondibile dell'assoluta intollerabilità di ogni ulteriore intoppo o

lungaggine burocratica al completamento dei lavori in una strada la cui insicurezza è palese;

lo spartitraffico manca ancora tra Legnago ed Oppeano e sono quindi possibili le micidiali inversioni di marcia;

la Finanziaria per l'anno 2001, all'articolo 144 comma 7, lettera a) prevede uno stanziamento di 80 miliardi di lire per il completamento e la messa in sicurezza della strada statale 434;

tra le proposte per il Programma triennale 2001-2003 dall'ANAS è previsto un finanziamento per la Transpolesana 2° lotto-3° stralcio da Oppeano a Legnago;

gli interventi inseriti nel programma sono stati selezionati in coerenza con i punti essenziali della direttiva ministeriale —:

quali urgenti indagini intenda compiere per verificare il comportamento dell'ANAS ed inoltre in quale modo intenda procedere per dare corso ai lavori indispensabili per rendere sicura quella che ormai può essere tragicamente definita come « la superstrada della morte »;

se i ritardi non rappresentino, per la tutela della vita degli automobilisti che ogni giorno la percorrono, comportamenti omissivi o comunque lesivi dei diritti dei cittadini. (3-00655)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

il CIPE con delibera del 21 dicembre 2001 ha individuato 14 sistemi e oltre 200 infrastrutture strategiche per il nostro Paese;

tra queste infrastrutture non compare l'Asse ferroviario Adriatico Rimini-Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco;

questo asse è considerato di valenza nazionale e internazionale in quanto collega il Corridoio adriatico al centro Europa;

tale asse è contenuto nel recente Libro Bianco sui trasporti della Comunità Europea;

tale asse sarebbe un itinerario alternativo nel periodo dei lavori previsti sul nodo di Bologna e, in prospettiva, un indispensabile itinerario complementare per il trasporto delle merci —:

quali iniziative intenda assumere rispetto al mancato inserimento di questo asse ferroviario di valenza nazionale e internazionale tra le infrastrutture strategiche. (5-00600)

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

in una lettera del 28 gennaio 2002 l'Enac (ente nazionale aviazione civile) annuncia a Jata e Aeroporto Galilei la soppressione dell'area metropolitana FLR, grazie alla quale entrambi gli aeroporti toscani compaiono in contemporanea, ma ognuna con i propri distinti codici, sugli schermi delle prenotazioni, in modo da presentare nello stesso momento una panoramica completa dell'offerta aeroportuale toscana;

nella stessa lettera, si dispone la revoca a « entro 10 giorni » del provvedimento 348812 del 21 dicembre 1998 dell'ex Direzione generale dell'aviazione civile, che aveva appunto creato nell'ambito toscano un'unica area metropolitana denominata Flr, che avrebbe contraddistinto da lì in poi il sistema Aeroportuale Toscano;

i due aeroporti, conformemente alle attuali prerogative richieste per tale definizione, posseggono tutte le caratteristiche idonee a rientrarvi, anche grazie alla loro vicinanza (80 chilometri con percorso stradale in SGC; meno di un'ora di tempo con 12 collegamenti giornalieri con il

treno grazie ad un terminal direttamente nei locali dell'aeroporto) che tali condizioni non sono certo cambiate dal momento in cui, nel dicembre 1998 hanno portato alla creazione della area metropolitana;

le motivazioni dell'Enac per sopprimere l'area metropolitana sono « una situazione distorsiva più volte segnalata dagli enti locali e che arreca danni all'utenza a causa di una informativa, fornita dai sistemi di distribuzione, che genera fra l'altro erronee aspettative sull'esistenza di un sistema aeroportuale Flr, in ordine anche alle connessioni via superficie fra le città di Pisa e Firenze »;

queste motivazioni appaiono del tutto infondate, sia per quanto riguarda le suddette segnalazioni di enti locali — il sindaco di Pisa e il presidente della Provincia di Pisa in quanto « Enti locali sicuramente interessati » in una lettera di risposta all'Enac datata 1° febbraio 2002 hanno smentito decisamente di essere stati interpellati — che per quanto riguarda presunte erronee aspettative, visto che invece il contenuto informativo è maggiore, aumenta con la presenza dell'area metropolitana, presentando congiuntamente i dati dei due aeroporti, considerabili un unico sistema proprio quando la ridotta distanza sia tale, come nel caso dei soli 80 chilometri e del collegamento ferroviario diretto che separano Pisa da Firenze, da configurare un unico sistema aeroportuale (che sussiste anche sotto altri punti di vista, visti anche gli assetti proprietari dei due scali, largamente coincidenti), e visto che sono certo migliori di quelle di altri sistemi aeroportuali;

L'Aeroporto di Firenze per caratteristiche, ha una capacità di accoglienza inferiore a quello di Pisa, dove possono atterrare apparecchi di maggiori dimensioni e che quindi anche in questo caso la presenza congiunta nel computer board sistem internazionale aumenta le informazioni fornite ai vettori e non viceversa;

l'area metropolitana era stata favorevolmente accolta da altri vettori inter-

nazionali, come ben testimonia la presenza nell'aeroporto Galilei di una compagnia emergente come la RyanAir che aveva presentato la richiesta, poi accolta e diventata operativa nel 1999;

le procedure seguite nel caso della sua istituzione e di successiva soppressione sono state sostanzialmente e formalmente diverse —:

se anzitutto della revoca dell'Enac sia da considerare una richiesta nello stesso senso della Compagnia aerea Meridiana, nel mese di ottobre 2001, richiesta respinta all'unanimità dai delegati della Jata Conference del 17/19 ottobre 2001;

quali iniziative si intendano intraprendere per tutelare i cittadini e gli interessi di chi usa l'aereo da e verso la Toscana, in una situazione dove lo scenario appare quello di una guerra commerciale fra compagnie aeree;

come si intenda favorire la trasparenza delle procedure e un utilizzo più razionale ed unitario delle infrastrutture regionali toscane;

se non si intenda definire con maggiore chiarezza le varie tipologie di scali aeroportuali e quando questi possano essere considerati parti di un sistema, come nel caso dell'area metropolitana, oppure no;

se il ministro interrogato sia a conoscenza dei dati di crescita dei due scali negli anni 1999, 2002 e 2001 e come questi possano essere messi in relazione con l'adozione dell'area metropolitana.

(5-00604)

STRADELLA, LUPI, VERRÒ e DI LUCA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 6 novembre 2001 il Governo ha sottoscritto un protocollo di intesa con le associazioni degli autotrasportatori;

tra gli obiettivi dell'intesa era previsto l'allineamento delle normative italiane a quelle europee;

una delle disposizioni che dovevano dimostrare la volontà del Governo nel voler attuare il concordato allineamento era il calendario con i divieti di circolazione per l'anno 2002;

in un apposito incontro, alla presenza del sottosegretario al ministero delle infrastrutture e dei trasporti onorevole Paolo Mammola, era stata raggiunta una intesa soddisfacente, presenti anche dirigenti dei dicasteri interessati;

il calendario dei divieti nella sua prima versione pubblicata veniva contestato dalle associazioni degli autotrasportatori, in quanto non rispondente alle intese sottoscritte;

su intervento del sottosegretario delegato veniva disposta una integrazione a modifica, nel senso concordato con i rappresentanti dell'autotrasporto;

il nuovo testo è stato contestato nuovamente dalle associazioni degli autotrasportatori in quanto, di fatto, anche se con parole diverse, continua a riproporre la medesima disposizione già contestata;

l'intera vicenda è stata riportata nella rubrica « Ruote d'Italia », pubblicata lunedì 4 febbraio su « il Giornale », facendo divenire di dominio pubblico una questione disdicevole per l'immagine dello stesso Governo;

non può sussistere una situazione nella quale funzionari pubblici disattendano quanto disposto dal Governo —:

qualora la denuncia avanzata dalle rappresentanze degli autotrasportatori rispondesse al vero quali provvedimenti intenda assumere nei confronti di quei pubblici funzionari che con il loro comportamento hanno fatto emergere presso l'opinione pubblica l'immagine di un ministro non in grado di far applicare a dei collaboratori le sue disposizioni. (5-00605)

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

da diversi mesi il convoglio ferroviario Piacenza-Milano Greco Pirelli, effettuata la fermata nella stazione di Lodi delle ore 7.16, arrivava in stazione con almeno due o tre vagoni chiusi;

i pendolari, che si recano tutti i giorni sul luogo di lavoro, erano costretti ad arrangiarsi a viaggiare per oltre mezz'ora stipati come sardine;

nelle scorse settimane i pendolari lodigiani, oramai esasperati, hanno dimostrato tutta la loro rabbia bloccando per qualche minuto il treno Bologna-Milano giunto per altro nella stazione di Lodi con mezz'ora di ritardo;

alla legittima richiesta dei pendolari di aprire le altre tre carrozze, consentendo in tal modo di affrontare il viaggio in modo umano, il controllore responsabile del treno dava una risposta negativa —:

se per quali ragioni sui treni diretti a Milano ci siano spesso diverse carrozze chiuse, considerata la grande affluenza di pendolari che si muovono verso Milano;

se sia a conoscenza delle iniziative che la società Trenitalia intenda adottare per migliorare un servizio pubblico che deve essere espletato nel rispetto, prevalentemente, dei principi di sicurezza e di efficienza. (5-00607)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario il 27 gennaio 2002 il treno Eurostar in partenza dalla stazione di Trieste alle ore 12.32 non effettua più le fermate di Monfalcone, Cervignano-Aquileia-Grado, Latisana-Lignano Sabbiadoro, raggiungendo direttamente Portogruaro;

rispetto all'orario in vigore in precedenza, l'Eurostar che partiva alle ore 12.20 riduce il tempo di percorrenza di 15 minuti che diventano ininfluenti per quanti proseguono il viaggio, in quanto il treno prosegue per Roma costituendosi Venezia-Mestre sempre, come in passato, alle ore 14.33 (arriva da Trieste alle 14.20);

abolendo le tre fermate si provocano gravi disagi agli utenti residenti in zona, oltre a penalizzare anche i turisti delle rinomate località turistiche di Grado e Lignano Sabbiadoro, che sono costretti a raggiungere la stazione di Portogruaro con altri mezzi (vedi autopulman con conseguente aggravio dell'inquinamento atmosferico) o con treni precedenti, aumentando così notevolmente per gli utenti, il tempo complessivo del viaggio;

il provvedimento di Trenitalia penalizza ulteriormente i già precari collegamenti della linea Venezia-Trieste e oltre, in una prospettiva che dovrebbe invece, considerato il prossimo allargamento dell'Unione Europea ad est, potenziare e incrementare i collegamenti su rotaia (essendo anche quelli su gomma estremamente difficili basti ricordare all'annosa vicenda del passante di Mestre) —:

quali iniziative intenda assumere affinché non vengano penalizzati gli utenti del Friuli Venezia Giulia e al contrario vengano favoriti i collegamenti verso il nord-est d'Italia in vista della realizzazione di un « sistema » europeo che trova nelle direttrici viarie, l'elemento essenziale di sviluppo e integrazione. (4-02044)

DILIBERTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la Meridiana spa è stata coinvolta nella crisi profonda che ha investito tutte le compagnie aeree dopo l'11 settembre 2001, perdendo da allora circa 160.000 passeggeri (mancato ricavo intorno ai 45 miliardi di lire);

la suddetta Meridiana ha perso la rotta Cagliari-Milano a seguito della decisione sulla cosiddetta « continuità territoriale » tra la Sardegna e il Continente, determinandosi così una ulteriore perdita di circa 65 miliardi di lire (intorno al 10 per cento dell'intero fatturato di Meridiana spa);

il 31 gennaio 2002 Meridiana ha formalizzato l'avvio della procedura di licenziamento per riduzione di personale, ai sensi dell'articolo 24 della legge n. 223 del 1991, contestualmente alla decisione del Consiglio di Stato di assegnare provvisoriamente (sino alla prossima sentenza di merito del Tar Lazio, prevista per il 7 marzo 2002) alla compagnia concorrente Air One la titolarità del collegamento Cagliari-Milano, già ricordato;

a seguito di ciò, 151 lavoratori dipendenti a tempo indeterminato risulterebbero attualmente in esubero presso le unità produttive dislocate ad Olbia, Cagliari, Firenze, Verona, Palermo, Roma, Catania e Bologna, cui si aggiungono i mancati rinnovi dei contratti stagionali;

per lo scalo di Cagliari si prospetterebbe la chiusura completa, con la conseguente perdita di posto per 55 dipendenti fissi e 47 stagionali;

in pari data, l'ENAC, in attesa del giudizio di merito del Tar Lazio, firmava una convenzione con Air One per l'affidamento del servizio di trasporto aereo alle condizioni degli oneri di servizio previsti dal decreto del 21 dicembre 2001, per le rotte Cagliari-Milano e Alghero-Roma;

da un contestuale comunicato stampa dell'ENAC si è appreso che tale convenzione conterrebbe una clausola di salvaguardia per il riassorbimento del personale delle compagnie momentaneamente perdenti: Alitalia (per la tratta Alghero-Roma), Meridiana e Volare Airlines (per la tratta Cagliari-Milano) che, in precedenza, operavano sulle direttrici attualmente assegnate ad Air One;

tale convenzione, tuttavia, non è stata resa nota o pubblicata, né consegnata ai

sindacati, nonostante richiesta in tal senso sia stata avanzata immediatamente alla compagnia: con ciò, aumentando l'incertezza dei lavoratori e degli operatori del settore sulle proprie sorti (posti di lavoro, condizioni e livelli retributivi);

la medesima compagnia Air One non ha ancora risposto alla richiesta di incontro avanzata dai sindacati in data 1° febbraio 2002;

i lavoratori Meridiana dello scalo di Cagliari sono al sesto giorno di sciopero della fame contro i licenziamenti —:

se il Governo sia a conoscenza di quanto sopra esposto;

se intenda intervenire a tutela dei posti di lavoro;

se voglia tempestivamente chiedere all'ENAC la pubblicazione della convenzione con Air One, affinché sia ufficialmente chiaro quanto stabilito in merito alla situazione occupativa dei lavoratori Meridiana. (4-02049)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

RUZZANTE, GRILLINI, BIMBI e COLASIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

per il giorno 8 giugno 2002 è prevista una manifestazione a Padova indetta dal coordinamento delle associazioni omosessuali del Nord-Est ed avente valenza nazionale;

il contenuto e le finalità della manifestazione stessa sono relative ai diritti e alle libertà in generale e degli omosessuali in particolare;

le forze politiche di estrema destra (Forza Nuova) hanno minacciato di opporsi anche con la forza alla possibilità che la manifestazione si tenga liberamente;