

è dimostrato quanto per costruire una giustizia efficiente serva prima che indagare l'attività del singolo magistrato avere capacità politica di organizzare e migliorare il funzionamento dei servizi relativi alla giustizia, anche prevedendo maggiori risorse umane — giudici, addetti alle cancellerie, commessi — ed economiche e logistiche —:

se il Ministro sia a conoscenza della situazione esposta dagli interroganti e quali siano le sue valutazioni e intendimenti a riguardo;

se il Ministro intenda agire per migliorare, nell'ambito delle proprie competenze, le condizioni per lo svolgimento delle cause di lavoro nelle sedi giurisdizionali italiane e, in particolare, nella città di Roma;

se, con riferimento al tribunale e alla Corte d'appello di Roma, anche in ragione delle specificità che queste sedi devono assolvere in materia giuslavorativa, il Ministro intenda favorire una migliore organizzazione del servizio, quanto ai giudici e al personale da impegnare e quanto all'individuazione di una unica sede utile a contenere, mediante apposite postazioni di lavoro per tutto il personale addetto, l'attività per la trattazione dei giudizi di primo e secondo grado. (4-02991)

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

si registrano «incomprensibili» disfunzioni presso la sezione distaccata di Pescia del tribunale di Pistoia;

in particolare, il tribunale di Pistoia avrebbe deciso di togliere da Pescia l'unico magistrato togato che teneva udienza civile presso la struttura di Pescia, nonostante non si registri presso il tribunale di Pistoia una così drammatica carenza di magistrati tali da obbligare a tale scelta;

il numero degli affari civili di Pescia è in costante aumento e che lo stesso Comune si è encomiabilmente esposto fi-

nanziariamente al fine di provvedere alla relativa custodia attiva dell'immobile —:

quali iniziative urgenti si intendano assumere al fine di rassegnare piena e soddisfacente operatività alla sezione di tribunale di Pescia. (4-03003)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

la Cooperativa «Sperimentazione 72» di Acerra (Na), a suo tempo, ha beneficiato dei finanziamenti previsti dalla legge n. 60 del 14 febbraio 1963, che destinava contributi al finanziamento di un programma costruttivo di alloggi per lavoratori;

il programma costruttivo di cui all'oggetto, prevedeva la costruzione di due corpi in linea di 5 piani ed una torre di 13 piani, per un complessivo di 776 vani realizzati in 132 alloggi, e la costruzione di una scuola (comprendendo aule di asilo nido e di scuola materna) che andava ceduta al Comune di Acerra per la gestione, in cambio di infrastrutture primarie e secondarie;

tale struttura di fatto non fu mai stata consegnata e oggi, distrutta da continui atti vandalici, versa in uno stato di totale abbandono e incuria;

il costo per la realizzazione di tale programma, compresa la variante sismica, sopraggiunta a causa del terremoto del 1980, attraverso vari e diversi finanziamenti, raggiunse l'ammontare complessivo di 6.760.548,89 Euro (pari a 13.090.248.000), oltre all'integrazione di circa 15 milioni versati da ogni singolo socio;

i soci della Cooperativa, sin dal primo giorno in cui presero possesso degli appartamenti, tra il marzo e il settembre del

1985, e soprattutto con l'avvento delle prime piogge, lamentarono anomalie frequenti e consistenti, infiltrazioni d'acqua, condensa, fessure nei tramezzi, infiltrazioni d'aria, oltre che dai tramezzi, anche negli interruttori e nelle finestre, impianto di riscaldamento non funzionante, materiale d'uso scadentissimo e fuori mercato;

a distanza di 17 anni dall'avvenuta consegna degli alloggi nulla è mutato, nonostante le tante iniziative e le molte proteste degli inquilini, per effetto delle quali il CER, nel 1988, formalmente, intimò alla ditta costruttrice, la Cooperativa Edilter arl, con sede in Bologna (nel frattempo fallita) di intervenire in maniera radicale per eliminare le anomalie esistenti;

a tutt'oggi la situazione per i 132 alloggi è ulteriormente peggiorata, a causa della costante caduta di calcinacci dai balconi e dalle murature degli edifici, con grave rischio di incolumità per gli inquilini che vi alloggiano e per le persone che transitano nell'area abitativa;

quali atti e quali provvedimenti intenda adottare al fine di porre fine a questa situazione, nell'intento di risolvere i problemi che, da 17 anni, affiggono gli inquilini suddetti. (3-00984)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

le ferrovie dello Stato hanno inspiegabilmente previsto la sospensione dell'Intercity 744, unico mezzo ferroviario rapido che collega la zona ionica reggina e catanzarese a Roma;

notizie giornalistiche paventano che la fase di sospensione verrà seguita dalla soppressione definitiva dell'importante mezzo di trasporto dal mese di giugno 2002;

le Ferrovie dello Stato hanno sempre penalizzato il trasporto e quindi i cittadini della Calabria non solo con la soppres-

sione, sempre contestata, di numerosi mezzi celeri, sia con l'uso di vagoni ferroviari, dalla Calabria a Roma, decisamente vecchi rispetto a quelli fatti viaggiare in altre zone del nostro Paese, sia con il mancato adeguamento e miglioramento delle tratte ferroviarie calabresi —:

se non ritenga necessario ed urgente effettuare gli opportuni interventi presso Trenitalia spa per il ripristino dell'Intercity 744 e per il potenziamento del trasporto ferroviario calabrese. (4-02973)

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

nel nuovo orario ferroviario estivo, in vigore dal 16 giugno 2002, Trenitalia SpA ha programmato la soppressione di alcuni *intercity* da e per Salerno;

questa decisione comporta la riduzione del 40 per cento dell'offerta dei treni di qualità e quella del 10 per cento dell'offerta globale;

tale strategia commerciale penalizza fortemente l'intero territorio della provincia di Salerno, mette in discussione oltre cinquanta posti di lavoro e contrasta con l'attività di sviluppo economico e di promozione turistica degli enti locali e delle associazioni di settore;

particolarmente grave è la ricaduta sul territorio cilentano, e in modo specifico sulla città di Sapri, della ipotizzata soppressione degli *intercity* n. 743 e 746 che nel periodo estivo garantiscono sia la mobilità della popolazione residente, sia l'incremento del turismo, anche in riferimento al forte investimento pubblico per il Palinuro Express, istituito da alcuni anni per incentivare l'afflusso turistico in un territorio periferico, con un sistema di viabilità carente ed inadeguato —:

quali iniziative intenda assumere per evitare la penalizzazione del territorio e della comunità salernitana, in relazione alla programmata soppressione dei treni di qualità;

se e come intenda intervenire su Trenitalia S.p.A. per potenziare la stazione di Sapri che raccoglie l'utenza di un vasto territorio comprendente l'Alta Calabria, la Basilicata tirrenica e il Basso Cilento. (4-02975)

BIELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* — Per sapere — premesso che:

il 12 dicembre 2000 sono stati pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* riservata ai concorsi ed esami i bandi dei concorsi pubblici, rispettivamente per un posto di geologo e nove posti di ingegnere direttore, indetti per le esigenze del Magistrato per il Po di Parma;

dopo numerosi rinvii, le date delle prove scritte venivano fissate nei giorni 21 e 22 maggio 2001 per il concorso ad un posto di geologo, in data 11 e 12 giugno 2001 per il concorso a nove posti di ingegnere direttore; nel successivo mese di settembre 2001 sono state approvate le graduatorie finali;

al fine di prevenire gli effetti connessi al blocco delle assunzioni nella pubblica amministrazione previsto dalla legge finanziaria 2002, il Magistrato per il Po ha ripetutamente sollecitato una rapida conclusione dell'*iter* concorsuale, in quanto l'eventuale mancata assunzione in ruolo dei vincitori del concorso avrebbe aggravato notevolmente la già nota carenza di organico tecnico qualificato;

i vincitori dei concorsi sono tuttora in attesa dell'assunzione e gli stessi, spinti a chiedere all'amministrazione competente, in modo informale, notizie in merito, sono stati informati di un provvedimento di autorizzazione da assumere che dovrebbe promanare dal Ministro per la funzione pubblica e del quale lo stesso Ministero per le infrastrutture ed i trasporti sarebbe in attesa per poter procedere;

questo provvedimento di autorizzazione, in ogni caso, perverrà ormai in tempo non più utile ad evitare il blocco delle assunzioni per il 2002 e la carenza di organico dell'istituzione per il Po, aggravata ulteriormente dalla scadenza dei contratti a tempo determinato che sono stati posti in essere in attesa degli esiti del concorso, mette a rischio la capacità stessa di assolvere ai compiti istituzionali;

la predetta mancata assunzione ha lesa sia rilevanti interessi pubblici, sia il diritto dei vincitori del concorso che vedono prolungarsi i tempi procedurali oltre ogni prevedibile limite e in assenza di una legittima giustificazione :—

se e quali provvedimenti intende assumere al fine di consentire il buon esito della procedura concorsuale il ripristino dei diritti dei vincitori e la possibilità di assolvere alle proprie funzioni per il Magistrato per il Po;

quali sono le ragioni della mancata assunzione in ruolo, quali ostacoli si frappongono al termine della procedura ed i tempi previsti allo stato attuale per la conclusione;

inoltre, se la trasformazione dell'istituto per il Po in organismo territoriale interregionale, ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 1998, possa influire negativamente riguardo al procedimento *in itinere*. (4-02994)

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

all'OmniaExpress, società del gruppo FS, l'attuale amministratore delegato Pietro Spirito ha annunciato l'intenzione di mettere in mobilità 69 dipendenti su 159;

da anni la società passa da un piano d'impresa all'altro senza mai riuscire a trovare un assetto certo e duraturo;

nel 1991 il piano d'informatizzazione riguardante l'Ente FS e di conseguenza l'OmniaExpress costò 80 miliardi di vec-

chie lire; l'investimento di allora serviva all'acquisto di 700 *personal computer* e relative stampanti e di altra tecnologia per lo sviluppo di un *software* operativo-amministrativo per FS-Merci e per Int/OmniaExpress; attualmente, questo materiale risulta obsoleto ed inutilizzato;

nel corso di questi anni la OmniaExpress è stata interessata da un processo di proliferazione di società « partecipate », in queste ultime venivano impegnati pensionati FS con consulenze da capogiro —:

se sia a conoscenza di quanti soldi pubblici siano stati impegnati per il piano di ristrutturazione dell'OmniaExpress;

se non ritenga che il processo di societizzazione dell'OmniaExpress non sia stato foriero di sprechi e d'irregolarità;

se sia a conoscenza di una eventuale cessione di quote societarie dell'OmniaExpress ad altre società che operano nel settore merci e che, di fatto, sono in diretta concorrenza con la OmniaExpress;

quali misure intenda intraprendere per garantire il posto di lavoro agli attuali 159 dipendenti. (4-03002)

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

la Motorizzazione civile di Frosinone soddisfa i bisogni di tutti i cittadini dell'intera provincia;

all'interrogante è giunta notizia che i suoi uffici non funzionano rispettando i principi di trasparenza, efficienza, efficacia ed economicità, principi che, invero, hanno ispirato le riforme amministrative degli ultimi anni. In particolare all'odierno interrogante risulta che in quegli uffici è vietato, di fatto, qualsiasi contatto fisico tra i dipendenti di detta Mctm e l'utente mentre, al contrario, è pratica diffusa che qualsiasi atto diretto alla segreteria e al direttore sia consegnato, senza alcun protocollo o ricevuta documentante l'avvenuto deposito, all'interno di un'urna;

i tempi per il disbrigo delle pratiche degli uffici della Mctm di Frosinone è notevolmente più lungo della media degli altri uffici pubblici e che, di conseguenza, i disagi e talora i danni per gli utenti in generale e le imprese in particolare sono, ovviamente, indicibili;

anche l'ufficio collaudi di detta Mctm è inefficiente visto che le pratiche vengono completate, in media, non prima di trenta giorni;

oltre le inefficienze e i disservizi dell'ufficio collaudi e della direzione anche la gestione dell'ufficio competente al rilascio delle patenti di guida non è di certo soddisfacente degli interessi dell'utenza visto che il termine assegnato per espletare le prove è, troppo spesso, molto distante dal momento in cui le richieste vengono acclarate al protocollo di quell'ente;

l'esercizio concreto del potere amministrativo non soddisfa affatto le esigenze di efficacia e trasparenza dell'azione amministrativa —:

se questo Ministro conosca il *modus operandi* degli uffici della Mctm di Frosinone;

se questo Ministro non intenda prendere provvedimenti volti a rendere l'operato degli uffici della Motorizzazione civile di Frosinone improntati a tutti i principi che la riforma del diritto amministrativo ha definitivamente sancito negli ultimi dieci anni di cultura giuridica del nostro paese. (4-03012)

ROCCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

con ordinanza ministeriale n. 3035 del 7 febbraio 2000, attingendo a fondi della Protezione Civile, il commissario nominato Giambattista Bufardecì, sindaco di Siracusa, ha proceduto al consolidamento e restauro del cosiddetto Ponte Umberto, principale collegamento fra Ortigia e la terraferma;

con ordinanza ministeriale n. 3082 del 15 settembre 2000, in revoca di una precedente ordinanza n. 2561 del 21 maggio 1997, relativa al completamento delle opere di collegamento fra l'isola di Ortigia in Siracusa e la terraferma ugualmente iniziate e finanziate con fondi della protezione civile, la quale prevedeva un ponte lungo l'asse Riva Nazario Sauro-Calafatari, è stato individuato quale nuovo sito per il suddetto collegamento il tratto Via Malta-Via Chindemi e nuovamente nominato commissario il sindaco;

dopo un periodo di sospensione del procedimento durato diversi mesi, con nota del 17 ottobre 2001, il dipartimento della protezione civile ha autorizzato il commissario a tenere la conferenza dei servizi per la realizzazione dell'opera, la quale ultimamente è stata appaltata;

nessun parere tecnico o studio di protezione civile è richiamato a supporto della predetta ordinanza n. 3082, ma due soli pareri di merito: uno della locale Soprintendenza, la quale respinge un determinato progetto di attraversamento lungo l'asse Riva Nazario Sauro-Calafatari, dichiarando però la disponibilità dell'ufficio ad approvare altre soluzioni nella medesima area, e l'altro del Consiglio regionale per l'urbanistica, il quale prende atto del parere della Soprintendenza e, attesa la particolare incidenza sull'ambiente del progetto presentato, suggerisce una localizzazione alternativa;

a sua volta, in coerenza con precedenti suoi voti, il Consiglio regionale per i beni culturali, nella sua seduta del 12 febbraio 2001, ha espresso la necessità di non accrescere l'attuale numero di vie di accesso ad Ortigia, ed ha condizionato la sua approvazione del progetto di attraversamento lungo la direttrice, via Malta-via Chindemi alla comprovata impossibilità di utilizzare in via alternativa «dopo approfondito studio (...) il percorso del ponte esistente in zona Calafatari ristrutturandone e razionalizzandone la direzione in modo da renderlo idoneo a soddisfare anche le esigenze e finalità della protezione civile»;

successivamente, nella sua seduta del 22 febbraio 2001, in seguito ad apposito sopralluogo e con voto unanime, il Consiglio regionale per l'urbanistica ha espresso parere contrario alla costruzione del ponte sull'asse via Malta-via Chindemi e ha ritenuto che «l'intervento di demolizione e ricostruzione dell'attraversamento in zona "Calafatari" debba avvenire tenendo conto delle esigenze di tutela urbanistica ed ambientale attraverso un progetto di alto profilo di riqualificazione urbana»;

su richiesta dell'allora Capo del dipartimento della protezione civile, professor Franco Barberi, il Servizio sismico nazionale, nel marzo 2001, in data quindi posteriore a quella dell'ordinanza n. 3082, ha redatto una lunga e articolata relazione («valutazioni in ordine alle condizioni di rischio e agli scenari di evento sismico nell'isola di Ortigia»), nella quale, alle domande: «a) se dal punto di vista della Protezione civile due ponti sono sufficienti o ne occorrono tre; b) se l'ubicazione del nuovo ponte è ottimale», si risponde, quanto al primo punto, che un solo ponte, purché affidabile, sarebbe sufficiente (pagine 10-11), e, quanto al secondo punto, essere «assolutamente riduttiva» una trattazione del problema al di fuori «della strutturazione di un piano di emergenza di nuova concezione» (di cui il comune di Siracusa non dispone) (pagina 10); e ancora che «la eventuale necessità della realizzazione di un nuovo ponte dovrebbe, quindi, scaturire da una valutazione globale di scenario inserita nel contesto di un Piano di emergenza comunale (...). Il confronto, poi, di tale piano con altri momenti di pianificazione, urbanistica, di settore o territoriale e con le esigenze che tali piani esprimono non può che essere demandata agli istituti direttamente presenti sul territorio» (pagina 12);

i massimi organi consultivi di tali istituti hanno espresso, come si è detto, parere negativo in merito all'ubicazione proposta, con la precisazione:

a) che il voto con cui il Consiglio regionale per l'urbanistica, in data 8 no-

vembre 2001, ha revocato tale negativo parere, è stato emesso non sulla base di valutazioni di merito attinenti alla materia urbanistica di propria competenza, ma bensì di un'asserita impellente emergenza di protezione civile e facendo esclusivo riferimento proprio alla suddetta relazione del Servizio sismico, la quale, come sopra esposto, ben diversamente si esprime, e della quale il Consiglio non era in possesso al momento del voto, conoscendola esclusivamente sulla base di quanto riferito dal commissario e, forse, di altri documenti da lui prodotti;

lo stesso Servizio sismico, con sua nota del 19 novembre 2001, è intervenuto a rettifica di tale erronea interpretazione;

riguardo ad eventuali affermazioni fuorvianti, o non veritiere, contenute nei documenti prodotti dal commissario — se pure questi esistono — è stato presentato dettagliato esposto-denuncia alla procura della Repubblica di Siracusa;

il Consiglio, successivamente, è stato convocato più volte per riesaminare la questione, e che tale riesame, per ragioni non ancora note, è stato da ultimo rinviato *sine die*;

per quanto riguarda il voto del Consiglio regionale dei beni culturali e ambientali, le condizioni da questo poste, e prima fra tutte l'«approfondito studio» che provasse l'inidoneità ai fini della protezione civile di un collegamento nell'area dei Calafatari, non sono state rispettate;

nessuno studio al riguardo esiste o è mai stato prodotto e che il voto con cui il soprintendente di Siracusa nella conferenza dei servizi dell'11 novembre 2001 ha approvato il progetto è stato oggetto di ricorso gerarchico presso l'Assessorato competente, sul quale lo stesso Consiglio dovrà pronunciarsi fra breve;

sulla scelta del nuovo sito autorevoli esponenti della cultura, ed in particolare urbanisti (ivi incluso l'autore del primo piano regolatore cittadino), nonché esperti di protezione civile, hanno espresso fortissime perplessità e riserve, quando non

esplicito dissenso, con riferimento non solo alle incongruenze urbanistiche del progetto, ma anche e soprattutto alla sua inutilità ai fini della stessa protezione civile;

un congresso organizzato dall'Istituto nazionale di urbanistica sul tema «Urbanistica e rischio sismico a Ortigia» (19 gennaio 2002), al quale sono intervenuti alcuni fra i maggiori specialisti nel campo e i cui atti sono in stampa, ha ribadito tali preoccupazioni e ha inoltre evidenziato l'assurdità e, su un piano generale, la pericolosità, di concentrare le pochissime risorse disponibili in materia di protezione civile per il centro storico sul problema del collegamento, restaurando due ponti e costruendone uno nuovo (quando un solo collegamento sarebbe sufficiente), e trascurando contestualmente del tutto gli altri punti di gravissima criticità che sono stati messi in luce (diversi dei quali sanabili con poca spesa);

il rilievo contenuto (pagina 10) nella citata relazione secondo cui l'esigenza di un affidabile collegamento «non appare assolta dai due ponti esistenti nelle attuali condizioni di esercizio», capziosamente addotto dal Commissario a giustificazione del nuovo progetto, non prova affatto tale necessità, non implicando in nessun modo che il nuovo collegamento debba essere aggiuntivo e non piuttosto sostitutivo di uno dei due esistenti; e che esso, al contrario, da un lato pone gravi interrogativi in merito ai criteri seguiti in occasione del recentissimo consolidamento del Ponte Umberto, costato — commissario lo stesso sindaco — 4 miliardi di lire (stornati da fondi già stanziati per l'urgentissima opera di restauro dei lungomare), e dall'altro lato solleva interrogativi circa la reale utilità del nuovo collegamento, posto che per il rifacimento del secondo ponte dei Calafatari è pronto il progetto definitivo, presentato dal commissario quale «opera complementare» al nuovo collegamento, all'interno del medesimo capitolo di spesa, e solo momentaneamente stralciato in sede di conferenza dei servizi;

il progetto di massima di P.r.g., approvato dal consiglio comunale di Siracusa il 29 gennaio 2001, e quindi in data successiva all'emissione dell'ordinanza e con implicita valutazione di diniego, ha escluso tale tipo di collegamento indicandone espressamente altri;

lo stesso progetto è in variante allo strumento urbanistico vigente ed in contrasto con le prescrizioni del Piano particolareggiato per Ortigia, le quali devono dirsi, ai sensi dell'articolo 17 della Legge urbanistica, valide ed efficaci nonostante la decadenza dello strumento esecutivo;

la predetta ordinanza n. 3082 del 15 settembre 2000, a differenza della precedente ordinanza n. 2561 del 21 maggio 1997, non è in deroga alle disposizioni in materia urbanistica previste dall'ordinamento, e quindi vanno osservate tutte le procedure previste in caso di variante (approvazione in Consiglio comunale, pubblicazione, esame da parte degli organi regionali), e che il voto del Consiglio regionale per l'urbanistica dell'8 novembre ora ricordato (per altro, come detto, non attinente la materia urbanistica), non può considerarsi surrogatorio di tali adempimenti;

la mancata pubblicazione del progetto, ai sensi della legislazione urbanistica, l'opacità dell'intero procedimento e il conseguente venir meno dell'indispensabile momento partecipativo, nonché i tempi ristretti previsti dall'ordinanza, hanno avuto conseguenze assai serie, fra le quali si ricorda:

a) la mancata predisposizione di approfonditi studi di carattere geologico, raccomandati pressantemente (pagine 11-12) nella citata relazione del Servizio sismico e indicati quale condizione preliminare ad ogni nuovo intervento nell'area, considerata di particolare criticità;

b) l'altrettanto carente approfondimento, in sede progettuale, della situazione strutturale delle banchine, ugualmente raccomandata dalla citata relazione, con la prevedibile conseguenza,

quanto al progetto presentato, di modifiche in corso d'opera e di consistenti lievitazioni dei costi;

c) il mancato approfondimento degli effetti negativi, sulla dinamica delle correnti, della struttura a due piloni del ponte previsto, con conseguente progressivo interrimento dell'intera area portuale: problema sul quale adesso, ad iniziativa di un'associazione locale, è in corso di redazione una perizia;

di quanto esposto, contestualmente alla presente interrogazione, risulta essere stata inviata documentata relazione alla Corte dei conti perché accerti le eventuali responsabilità sotto il profilo di sua competenza;

lo stesso sindaco, nell'esercitare la funzione di commissario della quale è stato investito ha del tutto omesso di scindere la propria posizione amministrativa e politica da quella esclusivamente esecutiva che il dettato dell'ordinanza gli imponeva, mancando della serenità, obiettività e indipendenza necessarie —:

in base a quali elementi si giustifichi ancora una scelta per un'eventuale via di accesso dei soccorsi quale quella di via Malta-via Chindemi indicata nella predetta ordinanza n. 3082, tenuto conto che a suo tempo un solo parere negativo espresso dalla locale Soprintendenza su di un particolare progetto presentato fu ritenuto sufficiente a giustificare la revoca della precedente ordinanza n. 2561;

se sia giustificato, sul piano della legittimità, oltre che su quello della coerenza, presentare il rifacimento del Ponte dei Calafatari (il cui progetto definitivo è già pronto), perché venga eseguito quale « opera complementare » rispetto al terzo ponte di cui all'ordinanza n. 3082 del 15 settembre 2001 e se il suo rifacimento non sia sufficiente ad ottemperare alle esigenze di protezione civile, considerato che tale veniva considerato dalla precedente ordinanza n. 2561 del 21 maggio 1997 e che gli istituti che avevano espresso parere negativo in merito al progetto si sono

rideterminati, atteso inoltre che, anche sul piano economico, la realizzazione di tale collegamento appare nettamente più vantaggiosa;

se presso i competenti uffici della Protezione Civile esistano documentati pareri attestanti e motivanti l'impossibilità di rendere compiutamente affidabile sul piano della protezione civile il ponte Umberto in occasione dei recentissimi lavori di consolidamento svoltisi, sotto la responsabilità del medesimo Commissario, giusta la ricordata ordinanza n. 3035 del 7 febbraio 2000;

se sia possibile che l'ordinanza sopra ricordata n. 3082 venga revocata in autotutela e che venga avviata, come raccomandato dal Servizio sismico, una fase di studi la quale individui e precisi, col dovuto rigore, tutti i punti di criticità esistenti dal punto di vista della protezione civile, predisponendo, secondo la loro gravità e alla luce del redigendo piano di emergenza, una precisa scala di priorità che guidi ogni futuro intervento dell'amministrazione;

se i fondi destinati alla copertura finanziaria del progetto possano essere nel frattempo impiegati in interventi urgenti per la messa in sicurezza del patrimonio abitativo dell'isola, come suggerito da autorevoli esperti di protezione civile e come del resto disponeva la legge n. 433 del 31 dicembre 1991, in base alla quale detti fondi erano stati originariamente erogati;

se sia possibile che ogni intervento che verrà effettuato sul problema del collegamento fra Ortigia e la terraferma non prescindano da tutti gli indispensabili studi preliminari, nel quadro di un organico piano di protezione civile e, contestualmente, delle esigenze della coerenza urbanistica e della tutela paesistica e monumentale;

attesa l'ormai provata inadeguatezza dello strumento amministrativo dell'ordinanza ex articolo 5 della legge n. 225 ad operare efficacemente in un contesto della delicatezza di quello in questione, e senza

che i suoi termini temporali ristretti e perentori portino a trascurare questioni anche essenziali sul piano tecnico-progettuale (termini, per altro, che sono stati ampiamente disattesi), se si possa procedere per i futuri interventi, eventualmente sotto il coordinamento di un commissario, ai sensi degli strumenti legislativi ordinari;

quali provvedimenti il Governo intenda adottare per consentire il totale rispetto del patrimonio paesaggistico e monumentale. (4-03018)

* * *

INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

Interrogazione a risposta scritta:

FISTAROL. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.*
— Per sapere — premesso che:

il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca ha pubblicato l'ordinanza ministeriale n. 44 del 17 aprile 2002 avente per oggetto « Conferimento degli incarichi di presidenza negli istituti e scuole secondarie di I e II grado, per l'anno scolastico 2002-03 ». Relativamente al termine di scadenza di presentazione delle domande da parte degli insegnanti candidati contenuta nell'ordinanza ministeriale, si ricorda che tale data è fissata per il 22 maggio 2002;

la bozza dell'ordinanza ministeriale citata era stata discussa con tutte le organizzazioni sindacali concordando tra le parti l'introduzione di un riconoscimento importante per i docenti delle scuole elementari e materne forniti di laurea: poter far domanda d'inserimento nelle graduatorie per gli incarichi delle direzioni didattiche e degli Istituti Comprensivi per il prossimo Anno Scolastico.

Tale importante novità, accordata su richiesta delle organizzazioni sindacali, venne quindi salutata come l'affermazione di un principio di eguaglianza che prece-