

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

dal 26 giugno 2001 allorquando cioè il dottor Giorgio Brignoli ha lasciato la carica di Capo della procura di Bergamo per assumere l'incarico di procuratore generale a Trieste, non si è, a tutt'oggi, provveduto alla nomina del sostituto;

la situazione venutasi a creare in seno alla medesima procura di Bergamo è complessa a causa, non solo della mancata nomina del nuovo procuratore capo, ma anche dell'insufficiente numero di magistrati in servizio;

l'insufficienza di organico della procura di Bergamo si palesa chiaramente dalla semplice constatazione numerica giacché, oltre a quello di procuratore capo risultano vacanti altri posti, con un sottodimensionamento di magistrati pari al 25 per cento della pianta operativa;

il 30 giugno 2002 è scaduto il mandato del Consiglio superiore della magistratura senza che, da parte del Ministero, vi sia stato un pronunciamento sulla candidatura del giudice Adriano Galizzi né su quella del Presidente della Sezione Giudicante della medesima procura bergamasca, dottor Armando Grasso;

in considerazione dei tempi necessari al rinnovo del Consiglio superiore della magistratura si ipotizza possano trascorrere altri mesi prima che si addivenga alla nomina di un nuovo procuratore capo;

in assenza di un intervento immediato da parte del ministero competente si profilano gravi disagi in ordine al corretto svolgimento dell'attività istituzionale;

la mole di arretrato, i tempi di evasione delle pratiche sono tali da minare gravemente il rapporto tra i cittadini, gli operatori del settore giudiziario e le istituzioni —:

quali iniziative siano attualmente allo studio per risolvere la rilevante *vacatio* di nomine esposta in premessa, attesa la conoscenza del problema da parte all'autorità preposta e l'annosa per-

sistenza della carenza di organico, pregiudizievole di un corretto svolgimento degli atti giudiziari. (4-03383)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

lo sviluppo economico e produttivo nel nostro Paese, ha causato una rapida crescita di un settore così importante come l'autotrasporto che movimentata circa l'85 per cento delle merci creando, tra l'altro, occupazione per circa un milione di persone;

le autostrade e le strade statali sono super affollate di Tir per il trasporto di merci e gli incidenti provocati da questi mezzi sono sempre più frequenti e quasi sempre causano perdite di vite umane;

il congestionamento sulle strade provocato dai mezzi pesanti costituisce un pericolo anche per l'ambiente e rischia di paralizzare l'economia rendendo lo spostamento delle merci sempre più complicato e pericoloso;

il trasporto delle merci, in Italia rispetto all'Europa è eccessivamente sbilanciato verso la gomma e ha provocato vistosi squilibri tra le diverse modalità di trasporto arrivando al limite del suo livello di espansione;

il Governo, nell'ottica della necessità di costruire una cultura della sicurezza stradale ha previsto misure per alleggerire il traffico merci su strada consistenti nella riorganizzazione del trasporto su rotaie e nello sviluppo della intermodalità attraverso un sistema combinato strada rotaia;

tale previsione non può che realizzarsi in tempi molto lunghi e con costi molto elevati, dovendo, per esempio, riadattare i numerosi tunnel che attraversano

le nostre montagne a parametri che rendano possibile e sicuro il transito di vagoni che trasportano ingombri di notevoli dimensioni;

la geografia del nostro Paese ci regala una situazione ideale per lo sfruttamento del mare che ci circonda e delle numerose aeree portuali esistenti sul mare Tirreno e sul mare Adriatico;

il costo dei trasporti marittimi è fortemente competitivo rispetto al trasporto su gomma e ferro;

in attesa della realizzazione di una rete intermodale completa sarebbe opportuno mettere mano velocemente alla rete e alle bretelle di accessibilità ai porti per rendere le « autostrade del mare » una fondamentale maglia del sistema;

in tal modo verrebbe ad essere assorbito una gran parte del traffico merci terrestre prevenendo il paventato collasso sulle strade ed autostrade e contribuendo in tempi relativamente brevi ad una più logica e moderna programmazione economica ed ambientalista del Paese —:

se il Governo non ritenga opportuno dare la priorità all'attuazione del programma « autostrade del mare », come intenda procedere per la sua realizzazione, con quale tempistica e destinando quali risorse. (3-01179)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione

REALACCI, IANNUZZI, MEDURI, MOLINARI, ANNUNZIATA, LETTIERI e DE FRANCISCIS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il rapido completamento dei lavori di ammodernamento della Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria — attraverso la realizzazione della terza corsia e la messa in sicurezza dell'intero tracciato esteso 443

km. — costituisce una priorità assoluta nella politica infrastrutturale del Paese;

infatti il potenziamento di tale asse autostradale è indispensabile per l'intero sistema di comunicazioni nel Sud e, quindi, per i processi di sviluppo economico e produttivo delle Regioni meridionali;

in questo primo anno della XIV legislatura il gruppo della Margherita ha svolto una incessante e coerente attività di sindacato ispettivo in sede parlamentare, per sollecitare con ogni energia la pronta esecuzione delle opere, chiedendo, a tal fine, al Governo di chiarire senza incertezze il costo complessivo del progetto, i tempi di esecuzione degli appalti, il termine di consegna finale dei lavori, nonché il quadro delle risorse finanziarie già disponibili e/o in via di stanziamento negli esercizi di bilancio successivi;

di volta in volta il Ministero ha fornito cifre ed indicazioni diverse e contraddittorie, soprattutto per quanto attiene ai finanziamenti occorrenti per il completamento integrale del progetto;

inoltre i lavori per potenziare ed adeguare il tracciato della A3 continuano a procedere con lentezza spesso esasperante, cagionando disagi gravissimi ai cittadini —:

quali impegni il Governo ritenga di poter assumere in ordine ai tempi di ultimazione dei diversi lotti in appalto ed alla consegna finale dell'intera opera, definendo con chiarezza termini e modalità per la erogazione dei finanziamenti già disponibili, di quelli stanziati o in via di previsione negli anni successivi per l'ammodernamento completo di questa arteria, che rappresenta la più importante infrastruttura del Mezzogiorno. (5-01082)

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

il completamento del « Corridoio tirrenico » costituisce una delle priorità infrastrutturali sul piano nazionale;

l'attuale Governo ha rimesso in discussione, senza peraltro fornire adeguate e convincenti motivazioni, l'accordo sottoscritto il 5 dicembre 2000 tra Governo, ANAS e Regioni interessate (Toscana e Lazio), proponendo una diversa soluzione la realizzazione di una autostrada interna — che vede la contrarietà della Regione Toscana, nel cui territorio ricadrebbe la parte prevalente dell'opera, e di numerosi enti locali —:

come il Governo intenda procedere per la realizzazione del « Corridoio tirrenico » e se non ritenga, in particolare, che la soluzione deve in ogni caso essere rapidamente concertata con le Regioni interessate ed in primo luogo con la Regione Toscana. (5-01083)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

se risponda al vero che per l'occasione del semestre di Presidenza italiana della Unione europea il Governo avrebbe deciso la realizzazione di alcune importanti opere pubbliche per la cui aggiudicazione avrebbe escluso l'applicazione della normativa che prevede la gara pubblica europea —:

in caso affermativo, quali siano le motivazioni giuridiche e i riferimenti legislativi sulla base dei quali si sarebbe assunta una decisione in deroga alla normativa generale che regola gli appalti per le opere pubbliche, che impone, per la scelta del contraente, una rigorosa procedura ad evidenza pubblica. (4-03359)

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

la mancanza di acqua che si registra in numerosi comuni calabresi ed in par-

ticolare nella provincia di Cosenza rischia di diventare, nei prossimi giorni via via che ci si inoltra nella stagione estiva, una vera e propria emergenza;

la Calabria è una regione ricca di acqua sia dal punto di vista della quantità del liquido disponibile che delle sue qualità organolettiche e minerali;

in Calabria vi sono alcune dighe od invasi che sono stati realizzati da tempo, completati e/o in via di completamento che non sono utilizzati malgrado siano state investite consistenti risorse finanziarie per la loro realizzazione; vi sono altri impianti di irrigazione e per l'approvvigionamento idrico programmati da tempo, finanziati e non realizzati; si registra una situazione grave relativamente allo stato delle reti di distribuzione che richiederebbe un costante monitoraggio ed un'intervento urgente di ammodernamento al fine di evitare dispersioni notevoli ed usi impropri dell'acqua —:

quali iniziative i Ministri interrogati intendano assumere per fronteggiare con urgenza la grave situazione determinatasi e per prevenire un suo pericoloso aggravamento;

se non ritengano di dover includere la Calabria negli annunciati programmi nazionali per l'emergenza idrica;

se non ritengano di dover convocare una riunione urgente con la regione, le province ed i comuni interessati al fine di definire programmi straordinari di intervento tesi a fronteggiare la grave situazione, a sbloccare la utilizzazione degli impianti e degli invasi disponibili ed a realizzare, entro tempi certi, un programma strutturale in direzione del definitivo superamento della crisi idrica. (4-03365)

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

la strada statale 300 del Gavia, è un importante valico che collega la provincia

di Brescia alla provincia di Sondrio, nota per le grandi imprese del ciclismo e per la suggestione del paesaggio che è possibile ammirare dai 2.600 metri di quota del passo;

gli operatori, i turisti e i cittadini della Vallecamonica e della Valtellina, consapevoli della valenza turistica dell'area, lamentano i ritardi nell'apertura al traffico del tratto che corre sul versante camuno che avviene ingiustificatamente con largo ritardo rispetto al tratto opposto;

non sono comprensibili i ritardi nell'apertura al traffico che da alcuni anni aumentano creando incertezze e disservizi per utenti e turisti, soprattutto stranieri, che percorrono centinaia di chilometri per ammirare questo spettacolo della natura;

i danni economici della mancata apertura della statale incidono sull'area dell'alta Vallecamonica che si distingue per una spiccata vocazione turistica —

se il Ministro non intenda intervenire affinché sia consentita l'apertura al traffico di entrambe le tratte nel minor tempo possibile. (4-03366)

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

in data 16 giugno 2002 la compagnia Alitalia cancellava ben 4 voli con partenza Fiumicino e destinazione Rimini, Firenze, Ancona costringendo i passeggeri ad attendere il volo successivo o al trasferimento via pullman;

la compagnia giustificava i disagi per « inefficienza aeromobile » del modello Atr 42;

nello stesso giorno il medesimo modello Atr 42 veniva tuttavia autorizzato al primo volo della linea Roma Fiumicino-Albenga;

l'aereo Az 1381, che effettua questa linea, partiva vuoto, senza alcun passeg-

gero a bordo, e rimaneva inoperativo fino alle ore 6,55 del mattino successivo per il volo di ritorno Albenga-Roma;

l'aereo, con capienza dai 30 ai 45 passeggeri, a secondo del modello, parte quotidianamente da Roma per Albenga alle 17,45 (tranne il sabato) e riparte l'indomani da Albenga verso Roma, alle 6,55 (tranne la domenica); ad oggi ha registrato un massimo di 18 passeggeri per volo;

come riportato dal quotidiano genovese *Il Secolo XIX* del 27 e 28 novembre 2001 sembra che il Ministro dell'interno, Claudio Scajola, che abita ad Imperia, a circa 30 chilometri da Albenga, abbia sostenuto questo progetto presenziando, assieme all'amministratore delegato di Alitalia Mengozzi, alla cerimonia di inaugurazione della nuova linea il 17 maggio 2002 a Villanova d'Albenga. Lo stesso sindaco di Villanova, Balestra, dichiarava al quotidiano che « da tempo il Ministro si interessa dello scalo » dato che « ritiene che lo sviluppo dell'aeroporto rivestirà un'importanza fondamentale per l'economia del ponente ligure »;

la compagnia Alitalia versa da tempo in una gravissima crisi con ripercussioni pesanti per gli utenti e per i lavoratori del settore;

negli ultimi anni la compagnia ha soppresso i voli per Rio de Janeiro, Pechino, Honk Kong, Bangkok, Los Angeles, Detroit e, in Europa, linee importanti come Venezia-Parigi, Venezia-Londra, Bologna-Londra;

dopo l'11 settembre l'Alitalia ha perso oltre il 25 per cento di offerta posti, 1000 lavoratori sono stati incentivati ad abbandonare il lavoro, sono stati attivati i contratti di solidarietà e bloccati i rinnovi contrattuali per due anni, mentre da sei mesi 400 dipendenti della ex Ligabue sono senza stipendio perché la società per cui lavoravano, che forniva i pasti per gli aerei in partenza da Fiumicino, è fallita —

se non ritenga opportuno dover appurare la reale necessità della linea Roma Fiumicino-Albenga;

se non ritenga necessario fare chiarezza sull'intera vicenda. (4-03368)

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

il Centro internazionale radio medico (Cirm) è un ente senza fini di lucro fondato a Roma nel 1935 che fornisce via radio assistenza e consigli medici ai navigatori di qualsiasi nazionalità in tutti i mari del mondo, ai passeggeri degli aerei in volo, agli abitanti delle isole italiane e a tutti coloro che abbiano necessità di soccorso medico e siano raggiungibili via radio;

in considerazione dell'utilità assistenziale dell'ente, che con decreto del Presidente della Repubblica 29 aprile 1950, n. 553 è stato trasformato in Fondazione, lo Stato italiano, a partire dal 1955 con legge 31 marzo 1955, n. 209, ha concesso un contributo annuale che è stato aggiornato dalla legge finanziaria 2000 ed ammonta attualmente a 754.853 euro (somma iscritta nel bilancio di previsione del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture tabella 10 cap. 2098);

l'assistenza telemedica assicurata dal Cirm è garantita 24 ore al giorno per tutti i giorni dell'anno da un'equipe di 10 medici e 60 consulenti (primari ospedalieri, specialisti di tutte le branche della medicina e chirurgia e docenti universitari) che sono interpellati dal medico di guardia per ogni necessità ed è resa possibile anche dalla collaborazione di numerosi enti governativi e privati come l'Aeronautica e la Marina militare, la Guardia costiera degli Stati Uniti d'America eccetera;

il Centro partecipa in Italia e all'estero a numerosi congressi di medicina navale e a progetti di studio sulla telemedicina con enti pubblici e privati e collabora attivamente con il Ministero della salute italiano e con l'Organizzazione mondiale della sanità su problematiche legate alla salute dei marittimi;

con decreto interministeriale il 15 aprile 2002 il Cirm è stato formalmente designato quale Centro responsabile dell'assistenza telemedica marittima (Tmas) ai sensi della circolare n. 960 del 20 giugno 2000 dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo);

per assicurare la continuità dell'assistenza telemedica in campo nazionale ed internazionale e l'assolvimento dei compiti che al Centro sono stati progressivamente attribuiti occorre assicurare al Centro un aumento di personale altamente specializzato, una maggiore dotazione di spazi nella sede e di apparecchiature elettroniche ed informatiche —:

se non ritenga necessario incrementare con urgenza la dotazione finanziaria del Centro che risulta assolutamente insufficiente ad assolvere alle accresciute funzioni istituzionali attribuite al Cirm, per consentire alla Fondazione di proseguire la sua preziosa opera di assistenza telemedica. (4-03369)

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

la ex strada statale 345 da Bagolino attraverso il passo di Crocedomini a quota 1.900 metri arriva a Breno collegando i versanti della valle Camonica, Val Sabbia e Val Trompia. È uno dei valichi di montagna più amati e frequentati della provincia di Brescia;

nel corso del 2001 i cartelli di divieto di transito sono stati tolti il 18 giugno dopo una varie segnalazioni e proteste da parte degli abitanti del versante camuno, valtrumpino e sabbino. È da segnalare che il tratto che da Breno sale fino a Bazena è aperto al traffico anche nel periodo invernale. Restano impraticabili soltanto i chilometri che vanno da Bazena alla piana del Gaver;

è abitudine dei turisti, in particolar modo dei centauri tedeschi ed austriaci, percorrere tale passo al primo risveglio

primaverile. Un flusso di utenti che riveste importanza anche dal punto di vista turistico in quanto avviene in un periodo (mesi di aprile e di maggio) solitamente scarso di presenze. I ritardi nell'apertura del passo scoraggiano i potenziali frequentatori della Valcamonica e delle valli vicine danneggiando l'immagine e l'economia della zona;

nella primavera del 2002 sono state raccolte 4.588 firme in calce ad una petizione per l'immediata apertura del tratto indirizzata alla provincia di Brescia, alla regione Lombardia, alla Comunità montana e al Bim di Valcamonica, ai parlamentari comuni, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti —:

se non si intenda attivarsi per consentire l'apertura del tratto in questione. (4-03375)

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

l'ufficio provinciale MCTC di Verona registra una cronica carenza di personale che va ad aggiungersi ad una insufficiente organizzazione dell'ufficio stesso;

tale situazione ha causato una irregolare attività delle autoscuole della provincia di Verona, in particolare per ciò che attiene alla partecipazione dei loro clienti agli esami di abilitazione alla guida dei veicoli, mettendo in discussione la professionalità di molti operatori del settore nonché a rischio i posti di lavoro degli stessi;

si temono forti ripercussioni sull'economia dell'hinterland veronese in particolare, e veneta in generale. Infatti il solo consorzio Bus-Car di Verona, ad esempio, ha un arretrato di patenti superiori a 130 prove di teoria e circa 40 di prove pratiche, mettendo a disagio le persone che attendono il rilascio della patente per occupare posti di lavoro, oppure i certificati di approvazione delle trasformazioni di veicoli, dopo il collaudo tecnico, ven-

gono rilasciati dopo venti giorni, rallentando il lavoro dei trasportatori, i quali devono attendere anche cento giorni per avere un duplicato della patente, fatto che penalizza i trasportatori del Nord Est diretti verso i Paesi dell'Est europeo, che non possono circolare col permesso rilasciato dall'Ufficio Provinciale delle Infrastrutture, per non parlare, infine, delle revisioni dei veicoli industriali superiori a 3,5 tonnellate, che hanno la prenotazione ad aprile 2003 —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di quanto suesposto e quali iniziative intenda adottare a riguardo. (4-03378)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

le unioni dei comuni stanno vivendo grandi difficoltà in considerazione del quadro economico e finanziario del tutto incerto a loro disposizione il quale risulta insufficiente a fronteggiare le trasformazioni amministrative;

con l'articolo 2 comma 1 del decreto-legge n. 13 del 22 febbraio 2002, convertito nella legge 175 del 24 aprile 2002, si è cercato di dare una risposta alla situazione di enorme difficoltà in cui versano le unioni dei comuni con lo stanziamento in loro favore di 20 milioni di euro per l'esercizio 2001;

questa misura ha rappresentato un intervento minimo che ha consentito di chiudere i bilanci;

le unioni dei comuni nel nuovo quadro istituzionale rappresentano una importante esperienza dell'associazionismo degli enti locali in particolare per quelli a bassa dimensione demografica;