

più autorevole (e unica apertamente e motivatamente dichiarata) retinenzia di un Consiglio a raccogliere il contributo ridotto, onde tentare esso consiglio nazionale forense di evitare la diffusione della argomentata consapevolezza della non debenza, ponendo vessatoriamente ciascun avvocato romano non cassazionista nella penosa condizione di dover pagare i 25,83 euro, per non affrontare l'alternativa di un più costoso giudizio per contestare l'ingiusta pretesa —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare con la massima urgenza affinché il consiglio nazionale forense sia finanziato con soluzioni e metodi europeisticamente e costituzionalmente legittimi anche alla luce delle iniziative ad impulso d'ufficio delle magistrature competenti per le pretese avanzate, delle croniche morosità tollerate e gli « abbuoni » di pagamenti concessi e della persecuzione iniziata nei confronti dei circa 12.000 avvocati romani non cassazionisti. (4-03893)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

i passeggeri del volo Az 1673 Roma-Pisa hanno subito, nella giornata di mercoledì 11 settembre 2002, una vera e propria odissea, costellata di ritardi e di disservizi di vario genere;

infatti il decollo del volo AZ 1673, da Roma per Pisa, che era previsto alle ore 21.15, è stato spostato, in un primo momento, alle 23.59 e successivamente anticipato alle ore 23.40;

all'ora della partenza, fissata per le ore 23.40, è sorto un ulteriore e grave problema. Si trattava, infatti, di reperire un comandante, perché quello previsto per

guidare l'aereo ormai aveva abbondantemente superato il limite massimo delle ore di volo consentite;

in conclusione, il volo, dopo altri inspiegabili ritardi, dovuti a disservizi, è partito da Fiumicino alle ore 1.10 del giorno successivo e dopo ben quattro ore di ritardo, visto che la partenza era fissata per le ore 21.15, è atterrato a Pisa;

è innegabile che tale situazione di disinteresse totale nei confronti dell'utenza ha creato malumori e forti tensioni tra i passeggeri con intervento anche della forza pubblica;

è da rilevare, inoltre, che queste carenze organizzative si ripetono molto frequentemente ed in particolare sul volo AZ 1673 —:

se sia a conoscenza dell'accaduto e quali iniziative intenda adottare perché sia assicurata agli utenti un'organizzazione seria, efficace e tale da evitare, per il futuro, il ripetersi di questi problemi. (4-03853)

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

se corrisponda al vero che negli ultimi tre mesi siano state effettuate numerose assunzioni presso l'Anas;

se corrisponda al vero che siano stati assunti, sempre di recente, numerosi consulenti esterni;

in caso di risposta affermativa, se ritenga tali assunzioni effettivamente necessarie ed opportune considerato l'attuale organico dell'ente ed il suo ridimensionamento a seguito della regionalizzazione di oltre la metà delle arterie nazionali in precedenza gestite;

quali forme di pubblicità siano state assunte per assicurare la dovuta trasparenza e la partecipazione di quanti in possesso dei titoli richiesti;

se l'ente sia intenzionato ad aumentare ulteriormente il numero dell'organico,

a livello centrale e periferico, e sulla base di quali valutazioni. (4-03858)

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

quanto sia costata, complessivamente, la campagna d'informazione promossa dall'Anas e denominata « sbottigliatevi »;

quali siano i singoli importi di spesa delle pubblicità pubblicate sui quotidiani, di quelle messe in onda dalle televisioni e di quelle trasmesse dalle radio. (4-03859)

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

se non ritenga inadeguata l'azione di vigilanza svolta dall'Anas sulle concessionarie autostradali;

quali iniziative urgenti intenda assumere affinché l'ente nazionale per le strade ponga in essere una più incisiva attività di controllo e monitoraggio. (4-03860)

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

a quanto ammonti il contenzioso legale dell'Anas;

quali siano le modalità di assegnazione degli incarichi esterni e la direzione dell'ente che provvede a deliberarli;

quanti siano gli studi legali interessati dalle consulenze;

quali siano gli studi che abbiano avuto, nel corso degli ultimi cinque anni, il maggior numero di incarichi e per quali importi complessivi;

quali provvedimenti siano stati assunti, o si intendano assumere, per consentire un'effettiva trasparenza nell'attribuzione delle consulenze legali. (4-03861)

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

quale sia il numero del personale Anas interessato, negli ultimi due anni, da passaggi di qualifica;

quale sia il costo aggiuntivo che tali promozioni hanno comportato per l'ente;

quali iniziative intenda assumere per verificare se il personale interessato dalle promozioni svolga le relative funzioni. (4-03862)

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

se non ritenga che la prospettata privatizzazione dell'Anas comporterà un inevitabile abbassamento dei livelli di sicurezza delle strade statali;

quali provvedimenti intenda assumere affinché l'ente nazionale continui ad assicurare iniziative a presidio della tutela e della sicurezza del demanio stradale. (4-03863)

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

quale sia stato il costo degli stand allestiti dall'Anas e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel corso della manifestazione organizzata dall'Acì a Riva del Garda;

se il loro allestimento sia stato curato dall'ente e dal Ministero o da società esterne e, in quest'ultimo caso, da quali;

quale sia il numero e la qualifica del personale Anas e del Ministero presente alla manifestazione e per quanti giorni;

quale sia stata la spesa complessiva, per l'Anas ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di tale partecipazione. (4-03864)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Il Giornale* di giovedì 12 settembre 2002, alla pagina 41, ha pubblicato una lettera del signor Domenici di Roma, che lamenta il fatto di aver dovuto pagare a Bologna ad un capotreno delle ferrovie dello Stato un supplemento di otto euro per « cambio treno », avendo perduto la coincidenza con l'*Eurostar* diretto a Roma per il forte ritardo dell'*In-tercity* partito da Milano;

il signor Giancarlo Domenici aveva regolarmente prenotato la tratta;

appare iniquo e certamente irritante parificare il trattamento di coloro che perdono la coincidenza per loro ritardo al trattamento di coloro che perdono la coincidenza per ritardi ferroviari, e cioè per inadempienza, da parte delle ferrovie dello Stato, al contratto di trasporto che il passeggero stipula quando acquista il biglietto e prenota il viaggio —:

se la sorte toccata al signor Giancarlo Dominici sia da addebitarsi semplicemente al pigro comportamento del capotreno in questione o se, al contrario, sia una regola normalmente applicata nel settore del trasporto ferroviario;

in quest'ultimo caso, se non ritenga di intervenire presso l'Ente Ferrovie per richiamare il medesimo ad una corretta interpretazione del contratto di trasporto con i cittadini, che già favorisce il vettore atteso che non vengono liquidati i danni che derivano dall'inadempienza contrattuale nel caso, non certo isolato, di ritardi dei treni. (4-03885)

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

la strada statale 310 del Bidente è stata consegnata all'amministrazione provinciale di Forlì-Cesena per quanto riguarda il territorio romagnolo dal settembre 2001. Sono stati esclusi dalla compe-

tenza della Provincia alcuni tratti interessati da lavori in corso finanziati dall'ANAS. Si tratta dei cantieri Tombina e Suasia. Si sono verificati ritardi enormi su questi lavori, causa gravi inadempienze delle imprese esecutrici, tant'è che il cantiere Tombina si è andati alla rescissione del contratto con l'impresa Divina costruzioni s.r.l.;

questa situazione ha determinato un ulteriore allungamento dei tempi in quanto è dovuto ripartire sia il progetto che l'iter per l'appalto;

questi ritardi sono causa di difficoltà nella viabilità su un'arteria che sopporta un transito di grande entità e che riguarda anche veicoli pesanti per la presenza di importanti attività industriali che sono ubicate lungo la SS 310;

in data 19 luglio 2002 il compartimento della viabilità dell'Emilia Romagna dell'Ente Nazionale per le strade ha inviato alla direzione generale dell'ANAS Direzione centrale lavori ufficio intercompartimentale II il progetto esecutivo dei lavori e ha indicato l'importo necessario per eseguire i lavori —:

di quali informazioni sullo stato dei lavori nel cantiere Suasia e sulla situazione del cantiere Tombina disponga il ministro interrogato;

se alla luce dei disagi nella viabilità della SS 310, per accelerare i tempi di realizzazione del progetto Tombina, non ritenga che sia opportuno e necessario attivarsi affinché sia concessa l'autorizzazione ad espletare la procedura di appalto presso la sede compartimentale dell'ente nazionale per le strade dell'Emilia Romagna di Bologna. (4-03890)

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

dalla linea Salerno-Battipaglia-Sicignano-Potenza-Metaponto-Taranto si diparte la tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni (SA)-Lagonegro (PZ)-Cosenza;

la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro, che è a binario unico ed è attrezzata con armamento pesante, è stata gestita dalle Ferrovie dello Stato fino al marzo 1987 e da quella data il servizio ferroviario è stato sospeso a seguito dell'inizio dei lavori di elettrificazione della tratta Battipaglia-Sicignano-Potenza-Taranto;

il ripristino della linea, non solo fungerebbe da volano per l'economia locale, ma integrerebbe quest'area interna a scarsa vocazione industriale con i mercati del Nord Italia ed europei attraverso il collegamento al porto di Salerno e al costruendo aeroporto di Pontecagnano;

questa infrastruttura andrebbe anche ad integrarsi con l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria di cui sono note le difficoltà a rispondere alle richieste di mobilità;

la ferrovia attraversa, inoltre, senza soluzione di continuità, una vastissima area protetta che include i tre parchi nazionali Cilento-Vallo di Diano (SA), Val D'Agri-Lagonegrese (PZ) e Pollino (CZ);

la tratta potrebbe collegare il Vallo di Diano — popoloso territorio con importanti centri quali Sala Consilina, Polla e Padula — con Salerno, dove è in costruzione la metropolitana che si estenderà fino a Battipaglia, distante dieci chilometri da Sicignano, e farebbe uscire dal proprio isolamento il Lagonegrese, collegandolo, attraverso Sicignano, a Potenza, suo capoluogo di provincia, attualmente raggiungibile attraverso un tortuoso percorso stradale;

in data 19 dicembre 2001 il Governo ha accolto come raccomandazione l'ordine del giorno 9/1984/143 presentato alla legge finanziaria per il 2002 e in data 17 luglio 2002 l'ordine del giorno 9/2032-B/17 presentato al collegato in materia di infrastrutture e trasporti, entrambi relativi al ripristino della tratta ferroviaria Sicignano-Lagonegro —:

se non intenda adottare iniziative affinché tra le infrastrutture da realizzare in tempi brevi vi sia anche la riattivazione

della tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro, quale collegamento alternativo all'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, dal momento che la linea ferroviaria favorirebbe anche una minore utilizzazione del trasporto su gomma, sia delle persone sia delle merci, con notevoli benefici tanto all'ambiente quanto alla collettività. (4-03891)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

OLIVIERI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

dopo le assillanti proteste da parte del mondo dell'agricoltura in merito al blocco, presso la nostra ambasciata in Varsavia, dei visti d'ingresso per i lavoratori stagionali extracomunitari, ad oggi la situazione non sembra ancora essersi risolta: per i contadini, in grandi difficoltà derivanti dal fatto che ad oggi vi è la carenza del 25 per cento del personale necessario per la raccolta di mele, profila un nuovo incubo, che rischia di causare perdite per decine di milioni di euro, consistente nel cosiddetto « obbligo-impronte »;

sembrava potersi interpretare la normativa, anche alla luce del decreto-legge n. 195 del 9 settembre 2002 che nell'elenca le condizioni di esclusione dalla procedura di schedatura menziona i lavoratori impiegati stagionalmente per un periodo inferiore ai tre mesi, nel senso di escludere dall'obbligo di rilascio delle impronte quella fetta di stranieri impiegati nella raccolta di mele con permesso inferiore ai 90 giorni;

il ministero ha voluto avallare l'interpretazione opposta della normativa, costringendo così le questure ad applicare la procedura di rilevazione delle impronte a tutti i lavoratori extracomunitari, inclusi gli stagionali con permesso di soggiorno per un contratto di lavoro stagionale per