

del nord — chiedono, comprensibilmente, il trasferimento per un sollecito ritorno a casa —:

quali iniziative si vogliono intraprendere per affrontare e positivamente risolvere questa situazione del tutto insostenibile;

se, per affrontarla, non si ritenga di incentivare anche la mobilità da altri enti pubblici della zona di personale che potrebbe essere utilizzato in tribunale, a Verbania, con maggiore vantaggi per l'utenza;

perché — per i ruoli di cancelleria — non si ritenga che la soluzione potrebbe venire anche dall'indire concorsi su base provinciale od interprovinciale anziché validi per l'intero territorio nazionale, concorsi che colleghino il candidato al posto vinto nell'ambito di un territorio da lui conosciuto e meno vasto di quello nazionale, al fine anche di sfavorire l'inesauribile richiesta di trasferimenti. (5-01349)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

ALBERTA DE SIMONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la stampa del 15 ottobre 2002 ha dato notizia che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti — Pietro Lunardi — a proposito delle autostrade, ha dichiarato che «Le tariffe ci sono perché l'autostrada è un servizio e come tale deve essere pagato. Io sono anche dell'idea di farlo pagare a tutti, dal nord al sud perché è giusto che se si dà un servizio buono venga riconosciuto. Chi non vuole pagare faccia le statali, sarebbe una buona cosa perché si ridurrebbe la congestione »;

immediatamente dopo tale dichiarazione, rilasciata alla stampa in occasione

dell'inaugurazione del Centro di Engineering Pininfarina a Torino, le associazioni Aduc, Adusbef, Codacons e Federconsumatori, hanno fatto sapere che si opporranno « a qualsiasi istituzione di pedaggio » nell'autostrada A3, Salerno-Reggio Calabria del sud « finché questa non diverrà agibile ed efficiente come quelle del nord Italia »;

le organizzazioni di categoria e i sindacati da anni denunciano il degrado della citata autostrada che rallenta la produzione e lo sviluppo industriale e mette a repentaglio la vita di milioni di lavoratori;

dopo il forte impulso dato alla costruzione delle autostrade nel corso degli anni Settanta lo sviluppo delle infrastrutture stradali si è fermato e con esso gran parte dello sviluppo industriale strettamente correlato alla rete viaria. Inoltre, la mancanza di una manutenzione ordinaria della rete autostradale, denunciata più volte anche da Legambiente, con il traffico in vertiginoso aumento ha causato un numero sempre crescente di incidenti. Nel ventennio Settanta-Novanta si è registrato un aumento del 72 per cento di traffico in più sulle statali e del 283 per cento sulle autostrade. Gli incrementi più rilevanti sono stati realizzati dal trasporto merci anche se la quota più alta (il 71 per cento) del chilometraggio totale è stata percorsa dalle autovetture private. Nella ripartizione regionale le più diffuse reti autostradali, secondo i dati Eurispes, si hanno in Piemonte (788 chilometri), Emilia-Romagna (633) e Lombardia (560); i valori più bassi in Campania con 445 chilometri, in Basilicata (40), in Molise (52) e in Umbria (64), mentre la Sardegna non usufruisce di collegamenti veloci. La Sicilia e la Calabria, invece, con i rispettivi 582 e 279 chilometri, detengono il primato delle strade statali (3.613 e 3.466) che in queste zone corrispondono a esigenze di collegamento solo locali;

come viene denunciato da molto tempo, lo stato della viabilità al sud è penoso. In particolare, l'autostrada A3,

Salerno-Reggio Calabria, su cui viaggiano milioni di persone all'anno, è un'autostrada dove ogni giorno si rischia la vita. Da molti anni non viene effettuato un controllo sui lavori previsti dai contratti d'appalto, manca l'adeguamento dei guardavia alle norme vigenti, sono presenti moltissime cunette prive di barriere di protezione, la scarsa manutenzione del manto stradale, manca l'adeguamento della segnaletica orizzontale alle condizioni di sicurezza richieste dalla normativa vigente, non è stata realizzata la modifica della pendenza della sede stradale per evitare accumuli delle acque piovane, manca il ripristino delle siepi anabbaglianti, manca spesso la segnalazione della presenza di cantieri, manca l'eliminazione delle incoerenti pendenze in curva;

questi sono solo alcuni dei gravi disagi in base ai quali, nel 2000, sono stati rinviati a giudizio dieci dirigenti e direttori dei lavori dell'ANAS. Accuse gravissime che fanno riferimento al periodo compreso tra il 1992 ed il primo semestre del 1997: periodo nel quale sono stati rilevati ben 600 incidenti, alcuni dei quali con conseguenze gravissime;

fra i tratti maggiormente pericolosi si segnala, quello che attraversa tutta la piana di Gioia Tauro, per i molti problemi che crea alla circolazione, tanto da far ritenere che l'appellativo di « autostrada » sia veramente abusato, soprattutto nel tratto finale Melito-Reggio Calabria, al cui confronto molte strade regionali lombarde sono assai più sicure e scorrevoli (anche con la nebbia!);

lo stesso Ministero, negli scorsi anni, ha bocciato la viabilità sul tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria per il disastroso stato in cui si trova —:

se sia a conoscenza del grave stato di degrado della autostrada A3 e della insufficienza di tutta la rete autostradale meridionale;

se intenda rivedere la sua ipotesi di far pagare il pedaggio autostradale in

quelle regioni nel sud dove, da anni, manca qualunque tipo di manutenzione;

quali misure, di propria competenza, intenda adottare nel breve periodo per rendere le autostrade meridionali praticabili in regime di ottima viabilità e sicurezza. (4-04257)

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

se corrisponda al vero che l'Anas continui a ricorrere ad onerose consulenze esterne nonostante nelle sue strutture centrali e periferiche siano presenti degli uffici legali e l'ente possa usufruire dell'Avvocatura dello Stato;

se corrisponda al vero che negli ultimi anni siano stati affidati incarichi esterni a singoli professionisti per milioni di euro;

se corrisponda al vero che la Corte dei conti abbia nella sua relazione annuale sanzionato tale consuetudine;

in caso di risposta affermativa, quali e quanti siano i professionisti in questione e gli importi delle consulenze;

come sia stato possibile affidare detti incarichi soltanto ad una ristretta cerchia di professionisti. (4-04270)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

CANNELLA e MENIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

sabato 28 settembre 2002 sulla sacralesca della sede di Firenze del circolo politico di Alleanza Nazionale di via Santa Reparata, già incendiata ad opera di ignoti nel 1996, compariva la scritta anonima « Obiettivo sensibile n. 14 ». Gli aderenti al circolo rimuovevano la stessa