

a partire dal giorno 2 gennaio 2003 la maggior parte delle cause civili della sezione distaccata verranno trattate nella sede centrale di Torino anche se, come recita il decreto del Presidente Mario Barbuto: «... il luogo in ragione del quale è determinata la competenza per territorio rientri nella circoscrizione della sezione distaccata di Susa... »;

suddetta situazione è da ascrivere esclusivamente alla mancanza di giudici disposti a trasferirsi presso la sede di Susa per ricoprire il posto rimasto vacante;

si fanno insistenti le voci di un eventuale smantellamento anche della sezione che si occupa della cause penali, dal momento che il giudice attualmente addetto alla trattazioni di tali cause sarebbe in procinto di richiedere il trasferimento;

all'interrogante pare opportuno che in casi come questo, al fine di salvaguardare l'integrità della struttura, il Csm potesse utilizzare lo strumento del trasferimento d'ufficio di un magistrato per esigenze di servizio, come può accadere a qualsiasi altro dipendente dello Stato -:

quali azioni intenda intraprendere il Ministero per impedire che vengano eliminate strutture che si sono rivelate, nel loro operare, non solo utili ai cittadini, ma anche più efficienti dei tribunali di maggiori dimensioni. (4-04980)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

dal 1° gennaio 2003 andranno in vigore, anche negli aeroporti italiani, gli aumenti delle tariffe per la sicurezza delle persone e dei bagagli;

i rincari serviranno per coprire le spese necessarie per garantire i nuovi

standard di sicurezza che prevedono anche il controllo ai raggi X di tutti i bagagli, compresi quelli da stiva;

secondo uno studio commissionato dalle compagnie aeree, le tasse sulla sicurezza garantiscono già ora ampi margini di guadagno alle società aeroportuali; infatti a Fiumicino, ad esempio, il 59 per cento degli incassi è di margine lordo, a Milano la cifra è ancora più elevata, addirittura il 66 per cento, a Torino il 52 per cento, a Cagliari il 16 per cento;

negli aeroporti italiani a differenza degli altri aeroporti d'Europa, dove sugli incassi delle società di gestione vigila un'autorità neutrale imposta dall'ente per l'Aviazione civile, in Italia questa figura non c'è;

i rincari, quindi, saranno applicati in un clima di diffidenza dei viaggiatori perché i gestori, nonostante i notevoli guadagni già percepiti dalle tasse sulla sicurezza, si apprestano a nuovi e incontrollati aumenti -:

come intenda il Governo vigilare sull'applicazione degli aumenti della tassa sulla sicurezza, tutelando i passeggeri dai rincari non dovuti o eccessivi;

se, alla stregua di quanto avviene negli altri aeroporti europei, il Governo non ritenga di dover istituire un'autorità neutrale in grado di controllare i guadagni delle società di gestione degli aeroporti e di tutelare gli interessi dei viaggiatori. (3-01778)

VIOLANTE, RAFFALDINI, INNOCENTI, AGOSTINI, BOGI, CALZOLAIO, MAGNOLFI, MONTECCHI, NICOLA ROSSI, RUZZANTE, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI, TIDEI e VIGNI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in questi giorni e nelle ultime settimane centinaia sono stati gli incidenti sulle strade italiane;

ogni anno in Italia, secondo i dati dell'Istituto superiore di sanità, a causa degli incidenti sulle strade i morti sono 8.000, i feriti 300.000, i disabili gravi 20.000. Un terzo dei deceduti aveva meno di 30 anni. Una famiglia su due, ogni anno, ha un componente coinvolto in un incidente;

secondo il CNEL il costo economico di questa strage è di circa 42 mila miliardi di vecchie lire all'anno;

la Comunità europea ha deciso un programma per la sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre del 40 per cento gli incidenti entro il 2010;

il Parlamento italiano, nella scorsa legislatura, dopo un lungo lavoro e un vasto coinvolgimento di tutte le associazioni, istituzioni interessate a partire dall'Associazione dei familiari delle vittime della strada, ha approvato nel marzo 2001 una puntuale legge delega per la revisione del codice della strada (legge n. 85 del 22 marzo 2001). La legge ha come obiettivo l'aumento della sicurezza nella circolazione stradale e la diminuzione degli incidenti. Interviene sulla qualità e sicurezza delle infrastrutture, sulle dotazioni di sicurezza dei veicoli, sull'educazione alla sicurezza alle persone, sulle sanzioni;

la legge prevedeva l'emanazione di decreti attuativi del Governo entro il 30 giugno 2001 e comunque l'adozione di un decreto legislativo entro i primi giorni di gennaio 2002;

il Governo ha lasciato trascorrere irresponsabilmente il tempo. Ha presentato un decreto, nel gennaio 2002, con prescrizioni che sarebbero entrate in vigore nel gennaio 2003. Successivamente ha presentato provvedimenti di proroga termini per l'esercizio della delega di riforma del codice della strada e di ulteriore proroga al giugno 2003 dell'entrata in vigore delle misure adottate;

la misura più propagandata è stata quella dell'aumento del limite di velocità

sulle autostrade a tre corsie da 130 a 150 chilometri all'ora, in netto contrasto con il tema della sicurezza;

il Governo ha ridotto del 30 per cento, per il 2003, le risorse destinate alle regioni, alle province e ai comuni dal piano di sicurezza stradale adottato nella scorsa legislatura;

pertanto esistono precise e gravi responsabilità del Governo per l'insicurezza della circolazione stradale —:

quali specifiche decisioni intenda assumere il Governo per invertire la tragica tendenza in atto e correggere gli errori e le omissioni che hanno sinora caratterizzato il comportamento dell'esecutivo.

(3-01779)

Interrogazione a risposta in Commissione:

LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la situazione di inefficienza e ritardo in cui versano molteplici aeroporti e centri *radar* italiani è sotto gli occhi di tutti;

la tecnologia dei centri *radar* di Roma e Milano ha dato più volte prova nel corso degli ultimi due anni di inaffidabilità, con avarie ai sistemi radar e di comunicazione;

risulta all'interrogante che in data 7 dicembre 2002 sia stato raggiunto un accordo tra ENAV spa ed alcune organizzazioni sindacali che taglia drasticamente le posizioni operative e riduce il numero di persone che compongono i *team* di lavoro —:

se vi sia stato, fino ad oggi, in presenza di un eccesso di sicurezza tale da poter giustificare un così drastico taglio delle posizioni operative e del personale;

se il suddetto taglio, aggravando la mole di lavoro del personale in servizio mantenga inalterati gli *standard* di sicurezza previsti o piuttosto non comprometta la regolarità e la sicurezza del traffico aereo.

(5-01538)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il bilancio delle vittime di incidenti stradali accaduti sul tratto della strada statale Flaminia del tratto umbro tra Spoleto Trevi e Foligno Valtopina è agghiacciante;

nel corso 2002 si sono registrati 11 morti e 66 feriti;

i tratti più pericolosi si sono rivelati quelli ancora con il tracciato a due corsie, in particolare la zona di Nocera Umbra;

molti sindaci, tra i quali il sindaco di Nocera Umbra, hanno sottolineato più volte la pericolosità del tracciato attuale —:

se all'interno del piano delle opere pubbliche previste per il 2003/2004, sia previsto l'adeguamento da 2 a 4 corsie per i tratti succitati;

se non sia opportuno, in attesa dell'adeguamento del tracciato, prevedere interventi atti a garantire maggiore sicurezza alla circolazione, in particolare predisponendo nuova segnaletica, tratti di spartitraffico in cemento e dissuasori di velocità. (4-04956)

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

si è venuti a conoscenza, tramite notizie diffuse dagli organi di stampa nazionali, che — durante le ultime festività natalizie — i morti causati dagli incidenti stradali sono stati 232 e, in particolare tra il 24 dicembre e il 26 dicembre 2002, ci sono stati 51 morti e 1.389 feriti mentre tra venerdì 3 gennaio e lunedì 6 gennaio 2003 si sono verificati circa 1.725 incidenti stradali con 34 morti e 1.296 feriti;

sempre dalle stesse fonti si apprende che ogni anno circa 6.800 persone perdono

la vita a causa di scontri sulle strade italiane; 250.000 sono i feriti, ed oltre 20.000 i disabili gravi;

solamente negli ultimi 10 anni sulle strade italiane a causa dell'aumento continuo del trasporto su gomma e della velocità degli autoveicoli gli incidenti stradali sono aumentati del 50 per cento circa;

aumentano quelli che vedono coinvolti i mezzi pesanti: tra il 1986 e il 1996 sono passati dal 17 al 34 per cento del totale dei sinistri;

anche l'obbligo dei fari accesi non ha sortito l'effetto sperato: il numero degli scontri sulle autostrade italiane dal 7 agosto 2002 — giorno di entrata in vigore del nuovo obbligo di tenere i fari accesi nelle strade extraurbane e sulle autostrade, dell'uso dell'auricolare e dei nuovi limiti di alcool nel sangue — è cresciuto al 15 ottobre 2002 del 6 per cento (555 in più, circa 8 al giorno) rispetto allo stesso periodo del 2001;

2.900 km di strade fra statali e regionali — secondo uno studio effettuato dalla società italiana di infrastrutture viarie, un pool di tecnici da 30 università italiane — hanno bisogno di improrogabili interventi d'emergenza per arrestarne il degrado;

si spendono invece la maggior parte dei fondi destinati alle infrastrutture per realizzare nuove autostrade, lasciando alla manutenzione le briciole; si perpetua poi una politica di aiuti e privilegi all'autotrasporto, con sgravi sul prezzo del gasolio e riduzione dei pedaggi autostradali;

l'Unione europea ha lanciato una campagna per diminuire i limiti di velocità, visto che — come risulta da dati della Commissione europea — basterebbe abbassare la velocità di 5 km/h per avere 18 mila incidenti e 11 mila morti in meno in Europa ogni anno, mentre in Italia si pensa di aumentare i limiti fino a 150 km/h;

il Ministro delle infrastrutture e trasporti ha più volte annunciato una dimi-

nuzione del 40 per cento in 5 anni degli incidenti, che invece continuano ad aumentare;

i provvedimenti di *maquillage*, come quelli voluti dal Ministro delle infrastrutture e trasporti Lunardi, sono pressoché inutili, e gli incidenti d'auto restano la prima causa di morte dei giovani tra i 15 e i 29 anni —:

se il Ministro delle infrastrutture e trasporti abbia deciso di puntare, per ridurre il numero delle vittime causate dagli incendi stradali, su misure realmente efficaci, quali:

- a) limiti di velocità più bassi;
 - b) più soldi per la manutenzione di statali regionali e comunali;
 - c) dirottare, investendo sulle ferrovie, la gran parte del trasporto merci.
- (4-04957)

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

le gallerie autostradali in Italia (salvo forse qualche eccezione) non sono coperte da ripetitori che permettano l'ascolto della telefonia mobile;

pertanto, anche in caso di emergenza, non è possibile attivare il cellulare per effettuare eventuali chiamate;

all'estero, invece, come in Svizzera, ogni galleria è dotata di idonee apparecchiature per la copertura telefonica —:

quali passi intenda fare il Governo per invitare la società Autostrade e, più in generale, le società concessionarie, affinché, d'intesa con le reti di telefonia mobile, dotino l'intero tratto autostradale di idonee coperture per l'ascolto delle conversazioni telefoniche, nel rispetto, ovviamente, delle vigenti norme per la sicurezza automobilistica.

(4-04959)

RUZZANTE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del*

lavoro e delle politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

nel dicembre 2002 è stato siglato dall'ENAV s.p.a. e da alcuni sindacati, nell'ambito del contratto di lavoro attualmente in vigore, un accordo di rilevanza nazionale in osservanza del quale l'ENAV, a chiusura del contratto collettivo di lavoro 1998-2001, avrebbe dovuto portare in pagamento, a tutto il personale, gli emolumenti correlati alla produttività;

di fatto, su disposizione aziendale, sarebbe stata decisa la sospensione del pagamento di cui sopra per il solo personale iscritto ai sindacati non firmatari dell'accordo nazionale, nonostante l'espressa previsione costituzionale che stabilisce l'efficacia obbligatoria dello stesso sulla base dell'appartenenza del singolo lavoratore ad una determinata categoria, a nulla rilevando l'appartenenza sindacale;

tale discriminazione, oltre a ledere il principio di uguaglianza cristallizzato nella nostra Carta costituzionale nelle sue molteplici espressioni, va ad incidere su lavoratori impegnati in un settore molto delicato, come appunto la sicurezza del traffico aereo nazionale e internazionale —:

quali siano le iniziative che il Governo intenda adottare affinché sia posto rimedio alla grave discriminazione dei lavoratori appartenenti alle organizzazioni sindacali non firmatarie dell'accordo nazionale con l'ENAV;

se il Governo non reperi essenziale, data la delicatezza del settore, mettere in campo tutte le misure necessarie per evitare che episodi simili si ripetano.

(4-04974)

* * *

INTERNO

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

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

è stato annunciato lo svolgimento a Bari nel giugno prossimo del Bari *Pride*