

la famiglia Cesaroni ha sempre riposto massima fiducia nei magistrati che svolgevano le indagini per ricercare l'assassino, che però ancora non è stato individuato;

avendo seguito lo sviluppo delle indagini, e conoscendo gli atti del processo, la famiglia aveva avuto il dubbio che fossero stati commessi errori o delle negligenze da parte degli investigatori ed aveva, quindi, presentato un esposto al ministro della giustizia perché venisse disposta un'ispezione amministrativa;

dopo più di un anno dalla presentazione dell'esposto il ministero aveva comunicato e concesso di prendere in visione l'esito ed il contenuto della suddetta ispezione consistita nelle dichiarazioni rese dai due magistrati sostituti procuratori della Repubblica —

se sia a conoscenza della denuncia e dell'attività svolta dagli ispettori incaricati;

se ritenga che tale attività sia stata conforme al contenuto dell'esposto e se esso possa ritenersi esaustivo rispetto alla richiesta della famiglia Cesaroni.

(4-05513)

BANDOLI e BATTAGLIA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

l'architetto Mauro Falconi è affetto da una malattia invalidante con riconoscimento di invalidità al 100 per cento;

lo stesso pur avendo abbandonato l'attività lavorativa quale dipendente dell'amministrazione comunale di Massa Lombarda, intenderebbe comunque poter esercitare la professione nei limiti che la condizione fisica gli impone;

a tal fine ha chiesto l'iscrizione all'ordine degli architetti di Ravenna;

tale iscrizione è stata rifiutata in relazione allo stato di invalidità riconosciuta al 100 per cento;

la legge n. 68 del 1999 sul collocamento obbligatorio delle persone disabili

ammette l'iscrizione degli stessi alle liste di collocamento anche in presenza di una invalidità totale —

se non ritenga la determinazione dell'ordine degli architetti di Ravenna in contrasto con le norme della legge n. 68 del 1999 e comunque con il diritto di ogni persona ad esercitare un'attività professionale seppur in forma ridotta;

quali iniziative urgenti intenda assumere per garantire all'architetto Mauro Falconi la possibilità di iscrizione al proprio ordine professionale. (4-05526)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

DUCA, GIACCO, GASPERONI e CALZOLAIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'incompiuta viaria più antica della città di Ancona è sicuramente « il raccordo autostradale tra il casello Sud dell'A14 e il porto internazionale di Ancona — asse attrezzato »;

il progetto di massima è stato approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS il 07 luglio 1977, con voto n. 1034 e prevede la suddivisione dell'intero raccordo in due lotti, ognuno dei quali divisi in due stralci funzionali;

il 1° lotto è suddiviso in primo stralcio dal porto a via Marchetti (km. 1,250) e secondo stralcio da via Marchetti a Vallemiano (km. 1,311), il 2° lotto è suddiviso in primo stralcio da Vallemiano all'incrocio con la strada provinciale Cameranense (km. 2,364) e secondo stralcio dall'incrocio con la strada provinciale Cameranense all'allaccio con la variante alla strada statale (km. 3,710);

alla funzione primaria di collegamento del porto alla grande viabilità sta-

tale ed autostradale si somma quella non meno significativa di asse attrezzato inteso quale alleggerimento della viabilità urbana con sensibili benefici per i cittadini dei quartieri di Piano S. Lazzaro, Grazie, Tavernelle, Pinocchio, Stazione, Palombella e Torrette ove insistono, tra l'altro, l'ospedale Regionale e l'Università;

la realizzazione dell'asse attrezzato è stata ufficialmente sostenuta e voluta da tutti i soggetti istituzionali, competenti: il Parlamento, il Governo, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANAS, la regione Marche, la provincia di Ancona, il comune di Ancona, il comitato portuale dell'autorità postale del porto internazionale di Ancona;

il Parlamento ha approvato:

a) la legge 11 novembre 1982, n. 828 (articolo 21, comma 7) che assegna all'ANAS, per il triennio 83-84-85 il finanziamento di 30 MLD di lire per la realizzazione dell'asse attrezzato;

b) la legge 2 maggio 1983, n. 156 che dispone « ad integrazione del finanziamento previsto dalla legge n. 828 del 1982, per la realizzazione dell'Asse attrezzato di Ancona costituito dal raccordo tra il porto di Ancona e la strada statale 16, nonché del tratto di collegamento fino al casello autostradale di Ancona Sud, l'ulteriore spesa di 20 miliardi di lire »;

c) la legge 28 dicembre 1986, n. 46 che stabilisce « le disposizioni di cui all'articolo 13-*novies* e *decies* della legge n. 363 del 1984 (riguardante le opere da affidare in concessione nell'ambito dei piani di ricostruzione post bellici) non si applicano all'asse attrezzato del porto di Ancona, che rientra nella competenza ANAS ai sensi delle leggi n. 828 del 1982 e n. 156 del 1983;

a tale determinazione il Parlamento è pervenuto per scongiurare gli effetti della « scellerata legge n. 363 del 1984 » così come è stata definita la normativa sui piani di ricostruzione post-bellica e le conseguenti concessioni all'Adriatica Costruzioni srl e all'Adriatica costruzioni di

Ancona srl del signor Edoardo Longarini, pluripregiudicato concessionario del Ministero dei lavori pubblici per le opere riguardanti i Comuni di Macerata, Ancona e Ariano Irpino;

in sostanza la realizzazione dell'asse attrezzato è stata sabotata;

finalmente l'ANAS ha ottemperato a quanto previsto dalle predette leggi ed ha appaltato la realizzazione del primo stralcio del primo lotto dell'asse attrezzato che è entrato in esercizio nel 1997 e per la cui realizzazione sono Stati spesi 41 MLD di lire per l'opera e circa 5 MLD di lire per gli espropri;

il Governo attuale, con D.P.C.M. 21 settembre 2001, prevede che « l'Asse attrezzato del Porto di Ancona è individuato nella rete stradale di interesse nazionale »;

anche tutti gli strumenti di gestione del territorio prevedono la realizzazione dell'Asse attrezzato:

1. a livello Regionale mediante il Piano d'Inquadramento Territoriale della Regione Marche che al punto STINF. 7 « Rete viaria di importanza nazionale » prevede E78 e E73; S.S.76; S.S.77; S.S.4; ASSE ATTREZZATO DEL PORTO DI ANCONA; SS 81;

2. a livello provinciale mediante il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona che « riconferma la scelta prioritaria nei confronti del sistema di accesso da Sud, già contenuta negli ultimi PRG del Capoluogo delle Marche, Ancona »; inoltre la Provincia di Ancona sostiene che « tra le opere infrastrutturali hanno priorità assoluta quelle che riguardano il completamento del raccordo con il casello di Ancona Sud, la variante alla S.S.16 e, SOPRATTUTTO, L'ASSE ATTREZZATO FONDAMENTALE PER IL PORTO »;

3. a livello comunale i piani regolatori del 1976 e del 1988 prevedono: « il collegamento Porto Casello Ancona Sud dell'A.14 — asse attrezzato, inoltre il PRUSST del Comune di Ancona, appro-

vato dal Consiglio Comunale di Ancona nel 2000 e recepito nell'accordo quadro con il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti prevede AL PRIMO PUNTO: « IL COMPLETAMENTO DELL'ASSE ATTREZZATO ».

a tutt'oggi l'Asse attrezzato è stato realizzato nei due tratti: quello iniziale e quello finale, manca la congiunzione, proprio quella ritenuta prioritaria dal Comune di Ancona, dalla Provincia di Ancona, dalla Regione Marche, e dall'ANAS e dal Governo. Proprio per questo l'ANAS nel 2000 ha redatto, d'intesa con il Comune di Ancona, il progetto preliminare e definitivo del secondo stralcio del primo lotto dell'asse attrezzato, da via Marchetti a Vallemiano;

in data 20 settembre 2001 si è conclusa la Conferenza di Servizi, con la partecipazione, di: Ministero Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Marche, ANAS, Provincia di Ancona, Comune di Ancona ed Autorità Portuale, che ha approvato all'unanimità il progetto del secondo stralcio del primo lotto dell'Asse attrezzato;

per il completamento dell'infrastruttura dal Porto all'autostrada l'11 luglio 2000 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa, tra l'ANAS — Compartimento delle Marche e l'Autorità Portuale di Ancona, con il quale i due Enti si impegnavano a progettare ciò che restava da completare e cioè il secondo lotto dell'asse attrezzato;

precedentemente in data 15 giugno 2000, il Comitato Portuale aveva approvato l'iniziativa con il voto favorevole degli Enti in esso rappresentati (Ministero, Regione Marche, Provincia di Ancona, Comuni di Ancona e Falconara, Camera di Commercio, Ferrovie dello Stato SPA) nonché i rappresentanti delle associazioni imprenditoriali e dei lavoratori;

conseguentemente nel mese di settembre 2002 l'ANAS e l'A.P. di Ancona hanno definito il progetto preliminare del secondo lotto dell'Asse attrezzato;

nel frattempo, tra la conclusione della Conferenza dei servizi riguardante il completamento del primo lotto e la definizione del progetto per il completamento del secondo lotto, sono state prospettate altre ipotesi viarie di collegamento tra il porto di Ancona e l'autostrada A.14;

dopo una serie di approfondimenti delle varie ipotesi prospettate in data 20 dicembre 2002, presso la sede dell'ANAS compartimento di Ancona, si è tenuta la riunione finale con la partecipazione di ANAS, Regione, Provincia, Comune, A.P. e Soc. Autostrade, per valutare tecnicamente le possibili soluzioni progettuali elaborate dall'ANAS e dal Comune di Ancona per il collegamento del Porto di Ancona con l'Autostrada A.14.;

in base al verbale della stessa riunione che ha preso in esame tecnicamente: 1. raccordo autostradale tra il casello di Ancona Sud, dell'A.14, ed il Porto di Ancona (progetto elaborato dal compartimento ANAS in collaborazione con l'Autorità Portuale); 2. collegamento viario tra il Porto di Ancona e la grande viabilità, uscita ad ovest, (studio di fattibilità elaborato dal Comune di Ancona);

il confronto tra le due ipotesi si è concluso mettendo in luce come — per tempi, costi, sicurezza, l'asse attrezzato del Porto sia la soluzione migliore. Dal punto di vista economico il collegamento proposto dal Comune costa il doppio, il tracciato attraversa zone geologicamente instabili e persino, in parte, la zona interessata dalla grande frana di Ancona del dicembre 1982. In alcuni tratti attraversa zone classificate R.3 e R.4;

nel progetto presentato dal Comune di Ancona si legge: R.3 per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale; R.4 rischio molto elevato per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni

gravi agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale, la distruzione di attività socio economiche ».

per quanto riguarda i tempi di realizzazione l'Asse attrezzato, secondo l'ANAS, « può essere aperto al traffico nell'arco di 4/5 anni e la soluzione proposta consentirebbe anche la realizzazione dell'intervento per stralci funzionali » mentre « per l'uscita ovest, allo stato attuale, non è possibile stabilire tempi certi per la realizzazione degli interventi »;

pur in presenza di valutazioni tecniche obiettive, si apprende dalla stampa locale che si sarebbero svolte più riunioni a Roma, con soggetti istituzionali e non, nelle quali non si sarebbe più tenuto conto dei dati tecnici dei progetti ma di scelte pregiudiziali con le quali i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, e dell'economia, la stessa ANAS Nazionale avrebbero smentito proprio l'ANAS che ha elaborato i progetti di completamento del raccordo già realizzato, come detto in precedenza, sia nella parte iniziale che nella parte terminale;

ciò contrasterebbe anche con il contenuto dell'intesa istituzionale sottoscritta (dal Governo Nazionale e dal Governo Regionale, in data 24 ottobre 2002, ove tra l'altro è stabilito che: « collegamento viario del Porto di Ancona (Progetto definitivo Asse Attrezzato, 1° lotto 2° stralcio — ed uscita Ovest, studio di fattibilità). Costo complessivo: 176,810 Meuro. Disponibilità CIPE: 56,810 Meuro. Soggetto aggiudicatore dell'appalto: ANAS; tempo previsto: I semestre 2003 —:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quali iniziative intenda assumere per rispettare e far rispettare le leggi richiamate in premessa; nonché il rispetto dell'intesa di programma tra Governo Nazionale e Regione Marche;

quanto sia stato speso dallo Stato per i due tratti già realizzati e quanto sia stato speso per la progettazione del secondo stralcio del primo lotto e per la progettazione del secondo lotto dell'asse attrezzato;

se risponda al vero che nella riunione a Roma sia stato deciso, da chi e sulla base di quali atti tecnici, di azzerare tutto il lavoro svolto dall'ANAS per il completamento dell'asse attrezzato che, rimarrebbe incompiuto provocando danni irreparabili allo sviluppo del porto internazionale di Ancona, sperpero di denaro pubblico sia esso di provenienza statale, dell'ANAS o dell'A.P. di Ancona; nonché l'impossibilità di risolvere i problemi derivanti dal traffico nei quartieri di Torrette, Palombella, Stazione, Piano S. Lazzaro, Pinocchio, Grazie e Tavernelle;

se siano state valutate ipotesi complementari od alternative all'asse attrezzato e con quali costi, tempi di approvazione, progettazione ed esecuzione dei lavori e se i tracciati ipotizzati attraversano zone pericolose dal punto di vista geologico e geomorfologico;

se sia stato valutato che l'ipotizzata viadotto sovrappasserebbe ad un'altezza media di circa 25 metri tutti i binari ferroviari della stazione di Ancona Centrale ove vi transitano migliaia di passeggeri nonché l'officina Manutenzione Locomotive ove operano centinaia di lavoratori;

se la società Autostrade abbia stanziato fondi aggiuntivi per l'A.14 nel tratto marchigiano in quanto nel programma triennale 2002-2004 presentato al Parlamento non risulta stanziato neanche un euro per interventi sull'A.14.

se entro il primo semestre 2003 l'ANAS sarà in grado di rispettare l'impegno per l'appalto del secondo stralcio del primo lotto dell'Asse attrezzato come sottoscritto nell'intesa del 24 ottobre 2002 tra il Governo centrale e la Regione Marche.
(3-01973)

TRUPIA, RUZZANTE e ZANOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il 14 febbraio 2003 il Governo italiano ha concesso l'uso di ferrovie, porti,

aeroporti, strade e di tutta la logistica necessaria per assicurare la movimentazione di uomini, mezzi e rifornimenti sul territorio italiano, ai comandi militari statunitensi;

in data 21 e 22 febbraio 2003 dalla base SETAF di Vicenza sono partiti alcuni convogli militari, tutti con scorta militare, verso la base americana di Camp Derby in provincia di Pisa;

da fonti giornalistiche si è venuto a sapere che tali convogli sarebbero 26;

i convogli in oggetto viaggiano pericolosamente negli stessi orari e sulle stesse linee utilizzati per il trasporto civile, con gravi conseguenze in caso di incidente —:

quanti altri convogli si preparino a partire, quale tipo di materiale trasportino e se si tratta di materiale bellico pericoloso. (3-01975)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il collegamento aereo tra il Salento e l'Italia si realizza solo attraverso l'aeroporto Papola Casale di Brindisi con voli giornalieri per Roma e per Milano;

in particolare il collegamento di Brindisi/Roma e viceversa è assicurato da solo quattro coppie di voli realizzati in esclusiva dalla compagnia ALITALIA e con divari temporali così forti da arrecare ingenti disagi alle popolazioni salentine e gravi ripercussioni a tutta l'economia del territorio;

il prezzo del biglietto per le suddette tratte è particolarmente oneroso tanto da risultare per molti inaccessibile ed anche sproporzionato rispetto a quello di altre tratte molto più lunghe;

le tratte Brindisi/Roma e Brindisi/Milano assumono un'importanza strategica per lo sviluppo e l'affermazione sui mercati delle produzioni salentine;

il volume di traffico che si registra è tale da garantire anche nel caso dell'ampliamento del numero dei voli più che soddisfacenti risultati in termini di redditività —:

se non ritengono doveroso per il Governo, in qualità di azionista di maggioranza della compagnia di bandiera ALITALIA, di chiedere che sia aumentato il numero di coppie di voli sulla tratta Brindisi/Roma in modo da ridurre il divario temporale delle fasce orarie in vigore;

se non ritengano necessario intervenire presso gli organi competenti affinché sia consentito che altre compagnie possano assicurare il collegamento fra Brindisi ed i principali aeroporti italiani;

se non ritengano di adottare le opportunità iniziate per determinare sulle tratte in questione tariffe aeree più economiche. (4-05516)

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

come riporta l'agenzia di stampa *Avionews* il 31 gennaio scorso, il giudice del lavoro del Tribunale di Roma ha rigettato il ricorso presentato dal sindacato Licta (Lega Italiana Controllori Traffico Aereo) accettando per buone le ragioni presentate, per conto dell'Enav, dagli avvocati Marina Zela e Danilo Vitali;

i controllori di volo della Licta avevano fatto ricorso al magistrato in quanto, non essendo firmatari dell'accordo del 7 dicembre 2002, volevano che lo stesso venisse applicato ai propri iscritti, dopo che l'Enav d'imperio, ne aveva applicato gli effetti soltanto nella parte riguardante le turnazioni, anche nella parte attinente i benefici economici;

diversamente i dirigenti locali di Enav applicavano, e continuano ad applicare, l'accordo anche ai lavoratori della Licta e delle altre sigle non firmatarie, nella sola parte riguardante l'istituzione dei nuovi e peggiorativi turni di servizio, mentre non applica i benefici economici derivati dalla firma dell'accordo in questione;

la gravità delle affermazioni contenute nella memoria dell'Enav sta nella infondatezza di quanto scritto, posto che l'ente ha affermato che « Enav... ha sospeso l'applicazione dell'accordo 7 dicembre 2002 nei confronti dei relativi iscritti, in attesa che gli stessi potessero eventualmente chiarire la loro posizione sul piano individuale... »;

un comunicato di ATM-Professional Project, riportato dall'agenzia *Avionews*, sostiene che vi è una grave difformità tra quanto Enav ha dichiarato al giudice e tra quanto l'Enav sta disponendo per il tramite dei propri dirigenti centrali e locali;

se quanto affermato corrisponde al vero, sarebbe grave tale asimmetria tra quanto dichiarato in sede giudiziaria e quanto poi attuato sul piano amministrativo da parte dell'Enav —:

quali adempimenti ha già compiuto l'amministratore unico per presentare il bilancio dell'Enav entro il 15 marzo 2003, di tal guisa che il ministro dell'economia e finanze possa procedere alla convocazione dell'assemblea dei soci, come aveva annunciato nell'audizione in Commissione trasporti del sottosegretario Armosino, che tante polemiche aveva scatenato. (4-05524)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

con legge regionale n. 25 del 15 ottobre 1999 è stato istituito il nuovo co-

mune di Fonte Nuova, per distacco dai comuni di Mentana e di Guidonia Montecelio di una parte della popolazione, che aveva chiesto l'autonomia comunale con larga maggioranza;

il percorso costitutivo e formativo del comune procede con molta lentezza, causando disagi gravi alla popolazione costretta a servirsi ancora delle strutture e degli uffici dei comuni di Mentana e di Guidonia Montecelio;

in particolare, nelle prossime elezioni provinciali, gli elettori di Fonte Nuova dovranno votare, in parte il candidato del collegio n. 34 ed in parte il candidato del collegio n. 36, quando sarebbe più logico accorpate le due quote di elettrici e di elettori in un solo collegio, come già è avvenuto per il referendum sulla legge istitutiva del nuovo comune;

i cittadini sono esasperati ed invocano l'intervento del Presidente della Repubblica e del Ministro dell'interno perché la Regione Lazio e la Prefettura di Roma accelerino il corso attuativo del nuovo comune, rispettando il voto espresso dal corpo elettorale;

sarebbe opportuno che fossero chiarite le cause del lamentato ritardo nella costituzione funzionale del comune di Fonte Nuova;

i gravi ritardi denunciati, ad avviso dell'interrogante, indeboliscono la fiducia del popolo verso le istituzioni repubblicane —:

se non consideri necessaria una revisione dell'avvenuta assegnazione degli elettori di Fonte Nuova in due diversi collegi, disposta con nota prefettizia di Roma dell'8 gennaio 2003 prot. n. 4536/2002/Gab. accogliendo una giusta esigenza posta dai partiti e dalla popolazione locale, e ripristinando le modalità di voto sperimentate in sede di referendum sulla legge istitutiva del comune. (3-01974)