

ratori onorari, giudici onorari di tribunale e, quindi, del tribunale monocratico) che con il loro impegno assicurano il regolare svolgimento delle udienze, in quanto la presenza dei pubblici ministeri togati alle stesse paralizzerebbe di fatto la fase delle indagini preliminari e tutte le altre incombenze rese particolarmente gravose dalla assegnazione di migliaia di procedimenti penali ad ogni magistrato;

il magistrato onorario è, quindi, divenuto giudice quotidianamente operante, peraltro con un compenso assolutamente offensivo della sua professionalità;

è in atto, da parte del Ministero, lo studio per il riassetto della Magistratura Onoraria di tribunale;

in tale contesto non potrà non essere presa in considerazione la condizione dei Magistrati Ordinari di tribunale V.P.O.-G.O.T nella loro professionalità e dignità —;

se non ritenga di dover adottare le opportune iniziative affinché si giunga ad un nuovo mandato per i magistrati onorari di tribunale in « decadenza »;

se nell'ambito del progetto di riforma non ritenga di dover tenere in particolare considerazione la posizione dei magistrati onorari di tribunale. (4-05987)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro della salute, per sapere — premesso che:

l'affermazione, nel costume sociale giovanile, delle discoteche e dei locali notturni come sede preferenziale di divertimento ha determinato la diffusione di alcuni fenomeni degenerativi estremamente preoccupanti, tra cui la somministrazione delle droghe, il consumo di al-

cool, il prolungamento dell'orario di chiusura, i lunghi spostamenti per raggiungere i locali più alla moda, la velocità sulle strade e le inevitabili « stragi del sabato sera »;

le statistiche in Italia parlano di almeno 85 mila consumatori settimanali di Ecstasy, mentre, secondo un'indagine del CIRM, il 49 per cento dei giovani dichiara che la discoteca continua ad essere il luogo dove le sostanze stupefacenti sono più accessibili;

per la maggior parte dei giovani, eccedere nell'alcool non è solo un fatto occasionale, ma un'abitudine: più di un ragazzo su tre abusa delle sostanze alcoliche almeno una o due volte al mese; quattro su dieci consumano alcool in modo pesante da una a tre volte la settimana; il 2,1 per cento supera le tre volte ogni sette giorni;

i dati statistici evidenziano come nel nostro Paese ogni anno si verifichino circa 212 mila incidenti con 6.410 morti e 302 mila feriti tra i quali circa 20 mila invalidi gravi;

in Italia negli ultimi 30 anni sono morte per incidenti stradali oltre 300.000 persone, più di un quarto delle quali di età compresa tra i 15 e i 29 anni: nel corso degli ultimi 30 anni il tasso di mortalità per incidenti stradali è diminuito del 45 per cento, passando da 24 a 13 morti ogni 100.000 residenti/anno, ma tale diminuzione non è uniforme in tutte le età, visto che il tasso di mortalità della fascia di età tra i 15 e i 29 anni non presenta grandi variazioni nel tempo ed, anzi, sembra destinato a diventare quello più elevato;

a fronte del numero elevato di incidenti per guida in stato di ebbrezza, bisogna considerare anche l'alta percentuale di sinistri potenziali, che, a causa dell'alta velocità e dell'eccessivo consumo di alcool, ogni notte rischiano di verificarsi sulle strade;

l'uso di sostanze alcoliche è una tra le principali cause dei sinistri, con 3.300 incidenti l'anno per guida in stato di

ebbrezza; secondo stime condotte in altri Paesi europei, almeno il 30/35 per cento degli incidenti stradali è correlato all'uso di alcool;

tali dati sembrerebbero dimostrare l'inefficacia sia dei controlli sulle strade che delle azioni di prevenzione e sensibilizzazione contro l'uso di alcool e stupefacenti nelle discoteche fino ad oggi predisposte;

il rischio di incidente aumenta, in modo esponenziale, con la concentrazione dell'alcool nel sangue già a partire da 50 mg di etanolo/100 ml di sangue;

il rischio aumenta anche al diminuire dell'età del conducente a parità di alcool ingerito e aumenta tanto più rapidamente quanto minore è la frequenza di consumo abituale di sostanze alcoliche;

il programma della Commissione europea, accolto dal Piano Nazionale sulla Sicurezza del 2002, ha previsto una riduzione del 40 per cento del numero dei morti e dei feriti per incidenti stradali entro il 2010, comportando per l'Italia in termini economici, una riduzione del costo sociale annuo pari a 6 miliardi di euro;

l'articolo 186 del Nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), come modificato dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, prevede che la polizia stradale, qualora abbia motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di ebbrezza, possa effettuare il relativo accertamento anche accompagnandolo nel più vicino ufficio o comando;

allo stato il Codice della strada non consente di effettuare i suddetti controlli a causa della mancanza di specifiche disposizioni attuative;

conseguentemente, in Italia sembra mancare del tutto un valido deterrente all'eccessivo consumo di sostanze alcoliche e di stupefacenti, quale potrebbe essere rappresentato dall'esecuzione dei controlli in forma capillare sulle strade;

per rendere efficace la legge 1° agosto 2002, n. 168, la quale stabilisce una ridu-

zione del tasso alcolemico fino a 0,5 g/l (come già previsto negli altri Stati membri), è necessario attivare controlli capillari e costanti, anche superando l'annoso problema della carenza di personale delle forze dell'ordine;

in altri Paesi europei, come l'Inghilterra, la Francia e la Spagna, l'adozione di misure di prevenzione *ad hoc*, anche attraverso campagne di educazione spesso scioccanti, ha dato buoni frutti sul piano della riduzione degli incidenti dovuti all'alcool;

in altri Paesi europei, tra cui l'Inghilterra, la Francia e la Spagna, la normativa nazionale consente di effettuare controlli sulle strade del tasso alcolemico qualora il comportamento del guidatore desti sospetti o qualora si verifichi un'infrazione al codice della strada —:

quali misure i Ministri interrogati intendano adottare al fine di contrastare il fenomeno delle «stragi del sabato sera», rendendo effettivi i controlli sulle strade e cercando di intervenire in via preventiva a diffondere un nuovo costume sociale tra i giovani.

(2-00711)

« Cè, Gibelli, Ercole ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il 26 marzo 2003 si è verificata un'indebita intrusione di pista nell'aeroporto di Napoli Capodichino probabilmente da collegare ad un coordinamento non riuscito tra i controllori di volo, ma certo da mettere in relazione alla struttura della torre di controllo (recentemente inaugurata), all'assenza di un *radar* di terra, alla infelice visuale che si ha della pista, alla mancanza di *stop-bar*, a continui lavori all'interno del sedime aeroportuale;

il 27 marzo 2003 si è verificato un indebito attraversamento del sentiero di decollo dell'aeroporto di Malpensa, da

parte di un elicottero e che tale indebita interferenza — probabilmente è da imputare ad un errore del pilota che sembra si fosse perso — ha costretto, al fine di mantenere sicuri i voli, i controllori che avevano rilevato « a vista » il traffico pericoloso e non con l'ausilio di radar, a far interrompere un decollo ed un avvicinamento in atto al momento;

dal 29 marzo 2003 è in atto, nelle ore pomeridiane e serali, la sperimentazione operativa necessaria a predisporre il « cambio sala » del Centro di Controllo d'Area (ACC) di Milano; considerato che, in tale fase transitoria, in attesa di verificare l'efficienza e l'affidabilità del nuovo complesso, il vecchio Centro deve svolgere la funzione essenziale di sala di « riserva » al fine di garantire la sicurezza delle operazioni dei voli, e che, invece, risulterebbe all'interrogante che, in una fase in cui la nuova sala deve ancora dimostrare la piena operatività, nella vecchia/attuale sala — dove si dovrebbe poter riassumere il controllo dei voli in caso di problemi ed avarie — molti voli non risultano essere correlati alle tracce radar visibili e quindi difficilmente gestibili in una fase che si supporrebbe già di per se d'emergenza ed, addirittura, il personale addetto al monitoraggio non sarebbe numericamente e qualitativamente dimensionato per tale eventualità;

risulta all'interrogante che lo scorso 3 aprile nella sala di controllo di Ciampino (ACC di Roma) per ben 45 minuti si è verificato un malfunzionamento dei sistemi *radar* che coinvolgeva tutti i settori del Centro ad esclusione dei centrali e che comportava la mancanza del sistema *radar* primario, l'aumento delle separazioni applicabili tra aeromobili e, persino, la « scomparsa » momentanea ma ripetuta delle tracce *radar* associate ai velivoli sotto controllo;

anche alla luce delle allarmanti dichiarazioni rese del Vice Ministro, onorevole Mario Tassone, durante la risposta resa in aula lo scorso 20 marzo;

considerato l'imminente inizio della stagione di maggior traffico e l'attuale condizione internazionale —:

quale sia il grado di sicurezza ed affidabilità delle operazioni di controllo del traffico aereo a cui la dirigenza operativa, ed in particolare il responsabile dei servizi aeroportuali e di rotta, e l'amministratore unico dell'ENAV SpA, nominato all'indomani della tragedia di Linate, ha portato il Paese. (5-01856)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

da oltre 3 anni, con l'atto ispettivo n. 4-26323 del 21 ottobre 1999, l'interrogante segnalava l'estrema pericolosità della strada statale 16-bis che collega Bari a Cerignola;

da allora, come già in precedenza, numerosi sono stati gli incidenti stradali verificatisi sulla strada statale 16-bis, alcuni dei quali anche molto gravi come quelli del 1° dicembre 2002, che ha causato la morte di un postino, e del 13 dicembre 2002 che ha registrato la morte di 5 automobilisti (*Gazzetta del Mezzogiorno* del 14 dicembre 2002);

la strada è stata realizzata negli anni '80 dalla Lalli S.r.l.;

sempre dalla *Gazzetta del Mezzogiorno* (23 e 24 dicembre 2002) si apprende di indagini e ordinanze di custodia cautelare emesse dal Gip presso il tribunale di Bari a carico di funzionari e tecnici dell'Anas del capoluogo pugliese per essersi accordati — secondo l'accusa — con imprenditori « amici » facendogli arrivare « lettere d'incarico per lavori di somma urgenza » —:

quali misure, il Ministro, ritenga di adottare per garantire la sicurezza degli automobilisti sulla strada statale pugliese 16-bis;

in particolare, come intenda garantire la sicurezza degli svincoli, quella dei pullman e delle auto che devono effettuare soste, e come garantire un'adeguata illuminazione;

se, ultimata la strada, sia stata verificata la qualità dell'opera eseguita ed eventualmente da chi;

ove in caso di risposta negativa, quali accertamenti ritenga opportuno disporre per verificare se i lavori per la costruzione dell'importante arteria, siano stati eseguiti a regola d'arte e in modo da garantire la sicurezza degli utenti. (4-05974)

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

la legge 24 dicembre 1993, n. 560 reca norme per la vendita degli alloggi di proprietà della società FS SpA;

la società Metropolis, già nel 1995, aveva inviato, con lettera datata 2 maggio 1995, a tutti i ferrovieri-aspiranti acquirenti un prospetto di « censimento », volto a far conoscere la volontà di acquistare o meno gli immobili in locazione;

il 17 dicembre 1998 è stato sottoscritto tra la società Metropolis e le FF.SS. spa da un lato, e le parti sindacali a tutela dei lavoratori, dall'altro, un accordo con il quale, tra l'altro, si consacravano i principi già espressi con la legge 560/1993;

la legge finanziaria 1999 ha consentito a FS SpA di vendere fino al 100 per cento del patrimonio immobiliare abitativo;

a seguito di questo gli uffici di Ancona di Metropolis spa hanno attivato le procedure di vendita degli immobili in questione richiedendo il rilascio da parte delle competenti strutture RFI dei pareri di non strumentalità;

secondo quanto dichiarato dalla Metropolis spa con missiva del 17 marzo 2003 prot SI/467/P a firma del responsabile dei servizi Immobiliari Ciccognani,

detti pareri di non strumentalità sono pervenuti alla stessa Metropolis spa soltanto nel settembre 2001;

nel corso del 2001 un tecnico incaricato dalla Metropolis spa ha provveduto ad effettuare le misurazioni delle abitazioni e degli accessori in lamiera, assicurando che tali immobili sarebbero stati venduti, in pochissimo tempo;

a tal fine i locatari degli immobili hanno sostenuto le spese per l'accatastamento dei predetti accessori;

le operazioni di accatastamento si sono concluse a seconda dei tratti ferroviari fra l'aprile e il settembre del 2002 benché la missiva sopraccitata dichiari quale data di chiusura delle operazioni il dicembre 2002;

in adempimento ad una richiesta del Governo, R.F.I./Metropolis hanno dovuto inviare al demanio l'elenco degli alloggi non ancora venduti al mese di luglio 2002, comprendendo in esso sia quelli individuati nei piani di vendita della legge n. 560 del 1993, sia quelli assegnati o assegnabili con gli accordi sindacali in materia e che questo ingente patrimonio (stimato in circa 7.000 alloggi abitabili ed un numero notevole di box e posti auto, uffici, magazzini, dormitori, locali commerciali e terreni), verrà assegnato, con l'approvazione di un decreto ministeriale, ad una società (all'uopo costituita) che dovrà procedere alla cartolarizzazione affidando, probabilmente, la gestione e la vendita a R.F.I./Metropolis e che le entrate conseguenti, andrebbero alla società di cartolarizzazione, che a sua volta cederà al Tesoro la parte concordata del valore cartolarizzato;

l'incompleto accatastamento ha impedito una reale valutazione del patrimonio RFI con possibili danni ingenti per le casse dello Stato a seguito della sottostima del patrimonio in questione;

la società RFS ha subito, di fatto, un'espropriazione da parte del Governo

del patrimonio non strumentale (non legato all'esercizio ferroviario) che non è stato ancora posto in vendita;

la legge 23 novembre 2001 n. 410 ha avviato la cartolarizzazione del patrimonio pubblico;

ad oggi non tutti i caselli delle linee ferroviarie indicate risultano all'interno del processo di cartolarizzazione;

la legge e l'attesa dei citati provvedimenti hanno prodotto l'effetto che il patrimonio, non essendo più nella disponibilità di R.F.I., non può per ora né essere venduto né essere assegnato e/o affittato e che ciò provoca grave incertezza sul mantenimento dei tempi del processo di assegnazione degli alloggi e, più in generale, sul rispetto degli accordi sindacali;

a distanza di anni gli inquilini degli alloggi ubicati nelle case cantoniere e fermate impresenziate delle linee ferroviarie Civitanova Marche-Albacina e Fabriano Pergola non hanno ancora potuto esercitare l'acquisto degli immobili nei quali abitano da decenni, mentre tutte le case cantoniere disabitate sono state già vendute da anni così come i ben più confortevoli appartamenti delle stesse linee;

i fruitori di detti immobili delle ferrovie hanno sempre aderito, mediante il pagamento delle sopraddette trattenute, al fondo di solidarietà istituito presso GESCAL —:

quali iniziative intenda adottare il Governo perché:

a) sia garantito il mantenimento del prezzo di cessione previsto dalla legge n. 560 del 1993, per gli alloggi vendibili sulla base di tale normativa;

b) sia garantito il rispetto dei criteri abilitati con gli accordi sindacali, per il prezzo di vendita degli alloggi assegnati ed in corso di assegnazione;

c) sia garantito il prosieguo dell'assegnazione degli alloggi nel più breve tempo possibile;

d) sia verificato se vi sia stato un eventuale danno nella vendita affrettata del patrimonio RFS senza un'adeguato accatastamento;

e) sia chiarito quali criteri siano stati utilizzati per inserire o meno nella cartolarizzazione solo alcuni caselli;

f) si provveda al risarcimento delle quote versate per l'accatastamento da parte dei locatari dell'immobile in previsione del futuro acquisto, qualora non si dovesse procedere alla vendita degli stessi secondo i criteri stabili dagli accordi citati;

g) si abbia un comportamento coerentemente conseguente al versamento della quota GESCAL da parte dei ferrovieri, esclusi dalla fruibilità delle Case Popolari, e a tutt'oggi anche da quella degli immobili delle ferrovie;

h) siano informati i lavoratori sulla data esatta del completamento delle assegnazioni e dell'effettiva consegna degli alloggi;

i) siano garantiti in tempi certi i diritti acquisiti dai lavoratori. (4-05979)

BURTONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che in base ai dati forniti dai lavoratori della Compagnia Servizi Portuali società cooperativa a responsabilità limitata di Catania 8 unità lavorative sarebbero morte nel periodo compreso tra il 1990 e il 1997 per asbestosi dovuta ad esposizione all'amianto;

l'amianto prima della legge introdotta nel nostro ordinamento nel 1992 era utilizzato nella coibentazione ignifuga e nel rivestimento di navi e vagoni ferroviari;

il porto di Catania è stato il porto più importante per l'export siciliano nel periodo compreso dal 1970 al 1990 con sbarco e imbarco di prodotti con alta concentrazione di amianto;

il porto di Catania era il terminale di tutte le produzioni locali di materiali aventi concentrazione di amianto, quali prodotti chimici, fibre eternit;

le stesse strutture portuali avevano rivestimenti in amianto tutt'ora presenti;

in considerazione della presenza di amianto nei porti nazionali di Ancona, Castellamare di Stabia, Chioggia, Genova, Livorno, Siracusa, Trieste, Venezia, Ravenna e Palermo sono stato riconosciuti i benefici previsti dalla legge n. 257 del 1992 (articolo 13, modificato dalla legge n. 271 del 1993);

circa 3000 lavoratori portuali in tutta Italia si sono visti riconoscere i benefici legislativi in materia di esposizione all'amianto —:

quali iniziative intenda attivare affinché anche in favore dei lavoratori della Compagnia Portuale di Catania vengano riconosciuti i benefici delle disposizioni normative in materia di esposizione all'amianto in considerazione delle premesse testimoniate purtroppo dal decesso di lavoratori. (4-05980)

CENTO. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

il 6 aprile 2003 verso le 15,15 in una galleria in costruzione del tratto appenninico dell'alta velocità ferroviaria, nella zona di Barbarolo, sulla collina bolognese, si è verificato uno scoppio con successivo incendio;

a seguito di questo incendio, cinque operai che stavano lavorando in galleria sono rimasti ustionati in modo molto grave;

all'interno della galleria dove gli operai stavano lavorando si è improvvisamente creata una sacca di gas geologico, e, dato preoccupante, risulta che i rilevatori della presenza del *grisou* non hanno segnalato concentrazioni rischiose del gas;

nei giorni precedenti, le segreterie provinciali Cgil, Cisl e Uil, di Bologna e Firenze avevano già chiesto un incontro all'azienda per fare il punto sul sistema di prevenzione e sulla sicurezza del lavoro;

quanto è successo è ancora di più preoccupante perché ci sono altre gallerie oggi attive, comprese quelle per i lavori della variante di valico, dove il pericolo di *grisou* è presente —:

se non si debba immediatamente avviare un'inchiesta amministrativa, oltre a quella giudiziaria, per individuare le gravi responsabilità che hanno determinato l'incidente;

se vi siano state omissioni, ritardi, e la non applicazione delle leggi sulla sicurezza del lavoro;

come sia potuta avvenire la fuga di *grisou* senza che i rilevatori ne segnalassero la presenza;

se non si debbano rafforzare ulteriormente i controlli sull'applicazione e il rispetto delle norme di sicurezza da parte di tutti i soggetti coinvolti, potenziando a tal fine l'attività di prevenzione e controllo;

se non si intenda sollecitare la Tav ad avviare un'indagine interna in grado di stabilire con precisione quali sono state le cause del tragico incidente e le misure che si intendono adottare. (4-05984)

* * *

INTERNO

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

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

la notte del 16 marzo 2003, dopo l'uccisione di Davide Cesare e il ferimento di Fabio Zambetta e Antonio Alesi, alcuni giovani dei centri sociali milanesi, accorsi davanti all'ospedale San Paolo per avere