

sono protratte fino al primo semestre del 2002, mentre in alcune aziende sanitarie non sono mai state eseguite —:

se, in ordine ai fatti esposti, salvi i diritti già acquisiti di coloro che sono stati sottoposti a verifica positiva nei termini della legge, i ministri interrogati non intendano prendere in considerazione la possibilità di predisporre quanto meno un'interpretazione autentica della norma in esame tendente a chiarire che il termine per la richiesta della verifica a domanda del 30 aprile non abbia natura perentoria, ma ordinatoria, con conseguente remissione in termini di coloro che non hanno potuto presentare domanda nelle aziende nelle quali non sono stati rispettati i termini delle verifiche né queste ultime sono state iniziate ovvero concluse. (4-06060)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

CATANOSO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la legge 13 febbraio 2001, n. 48, nel ridisegnare la disciplina dell'accesso in magistratura, ha previsto all'articolo 18, il reclutamento straordinario di 1.000 uditori giudiziari;

tale reclutamento, originariamente da espletarsi mediante un unico bando, secondo le modifiche imposte dal decreto-legge n. 326 del 2002 (come convertito dall'articolo 12 della legge n. 284 del 27 dicembre 2002), dovrà attuarsi con tre bandi distinti, da emanarsi entro tre anni dall'entrata in vigore della legge n. 48 del 2001 (ossia entro il 27 marzo 2004);

il primo dei suddetti bandi di concorso è stato emanato con decreto ministeriale 12 marzo 2002, e che residuano pertanto due concorsi per uditore giudiziario di prossima emanazione;

in base al combinato disposto dell'articolo 22 della legge n. 48 del 2001, qualora non sia possibile completare tempestivamente l'organizzazione necessaria per la correzione degli elaborati scritti secondo la disciplina prevista dall'articolo 125-*quinquies* del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, come modificato dalla suddetta legge, i concorsi di cui al medesimo comma 1 dell'articolo 18 sono preceduti dalla prova preliminare prevista dall'articolo 123-*bis* del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, nel testo previgente alla data di entrata in vigore della presente legge e si svolgono secondo la disciplina di cui al capo III della presente legge (con conseguente applicazione degli articoli 123-*quarter* e 123-*quinquies* del citato regio decreto nel testo previgente alla data di entrata in vigore della presente legge) —:

se i titolari del diploma rilasciato dalle scuole di specializzazione per le professioni legali di cui all'articolo 16 del decreto legislativo n. 398 del 1997, espressamente elencati dall'articolo 123-*bis* del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, siano esentati dalla prova preliminare degli emanandi concorsi per uditore giudiziario ed ammessi direttamente alle prove scritte. (4-06048)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

il polo chimico di Pioltello è stato definito «ad alto rischio ambientale con possibilità di verificarsi dell'effetto domino»;

la prefettura di Milano già nel 2000, ha formalmente comunicato all'ENAC — su richiesta del comune di Pioltello — la

pericolosità del sorvolo sul polo chimico da parte degli aeromobili in fase di decollo (da 0 a 3.000 piedi) da Linate, e il Dipartimento Sicurezza dell'ENAC ha ufficialmente proposto, nel gennaio 2002, una rotta di decollo, sorvolando invece l'area di Segrate;

se in passato poteva considerarsi sicuro il sorvolo a 1.500 piedi, dopo le modifiche intervenute con il corpo legislativo Seveso 2, e dopo l'11 settembre 2001 e i gravi incidenti accaduti a Linate e al Pirellone, è invece obbligatorio mettere al primo posto la sicurezza e riconsiderare i vecchi parametri;

il Gabinetto del Ministro Lunardi, in data 17 gennaio 2003, ha dichiarato sull'argomento che « il problema del polo chimico non può in alcun modo essere sottovalutato, né soggetto alla soluzione di problematiche di minor rilevanza, quali quella sull'inquinamento acustico dell'area » e « in ogni caso deve essere evitato il sorvolo del polo chimico » —:

quali iniziative urgenti intenda assumere il Governo affinché sia garantita la sicurezza dei cittadini. (5-01885)

ROTUNDO e LUIGI PEPE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'intesa istituzionale di programma Stato-Regione Puglia, sottoscritta nel gennaio 2000 dall'allora Presidente del Consiglio D'Alema e dall'allora Presidente della Regione Puglia dottor Di Staso, che fissa gli obiettivi di sviluppo per la Puglia verso cui far convergere l'azione dei governi nazionali e regionali, prevede nel programma quadro relativo ai trasporti l'utilizzazione mista militare e civile dell'aeroporto di Galatina ed il conseguente finanziamento di 10 miliardi di vecchie lire per la realizzazione di strutture logistiche nonché degli adeguamenti infrastrutturali per esigenze specifiche del traffico aereo civile;

a tale esito si è pervenuti in seguito ad una iniziativa unitaria e ad una mobilitazione del territorio che ha visto nella XIII legislatura l'impegno comune della delegazione parlamentare salentina ed il ruolo attivo e dinamico della Provincia di Lecce;

la Provincia di Lecce infatti ha già predisposto, dopo aver commissionato uno studio di fattibilità che ha evidenziato come l'apertura al traffico civile dell'aerostazione comporti un incremento del 20 per cento delle presenze turistiche, il progetto preliminare approvato dalla giunta provinciale con delibera n. 957 del 22 novembre 2001;

nelle prossime settimane è annunciata la firma dell'accordo di programma quadro Stato-Regione Puglia sui trasporti, attuativo dell'intesa istituzionale e per quanto riguarda il settore aeroportuale sono indicati gli scali di Bari e Brindisi, da potenziare secondo le linee degli standard europei, quello di Foggia che per la sua vicinanza con il Gargano e San Giovanni Rotondo dovrebbe soddisfare le esigenze del turismo religioso e quello di Grottaglie legato alle attività commerciali del porto di Taranto e alla base militare della marina;

contraddicendo gli impegni assunti, contenuti in atti ufficiali, la Regione Puglia escludendo dalla programmazione l'aerostazione di Galatina penalizza gravemente la specializzazione competitiva del territorio e consolida, ad avviso dell'interrogante, la annosa tendenza alla marginalizzazione del Salento;

tale scelta infatti accentua pesantemente lo squilibrio esistente se consideriamo che: dato 100 l'indice di dotazione infrastrutturale tradizionale (strade, autostrade, ferrovie, porti ed aeroporti) in Italia, mentre per la provincia di Bari questo indice è pari ai 78.25, per Brindisi 89.65, per Foggia 59.45, per Taranto 84.3, per la provincia di Lecce l'indice si ferma

ad un risicato 44.53, meno della metà di quello medio nazionale —:

se il Ministro disponga di informazioni su tale questione e quale sia l'orientamento in merito al rispetto degli impegni di cui in premessa e se non ritenga di dover confermare la già prevista utilizzazione dell'aeroporto di Galatina per voli *charter* limitatamente alla stagione turistica così come era stato precedentemente concordato con il ministero della difesa. (5-01890)

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

il completamento dei lavori della costruzione del doppio binario della tratta Bari-Lecce ed il relativo attrezzaggio tecnologico rappresentano per il Salento e per l'intera Puglia una necessità vitale e prioritaria al fine di assicurare efficaci e rapidi collegamenti dell'area con il resto d'Italia e d'Europa;

i lavori relativi a tale completamento sono stati appaltati nei primi mesi del 2001 —:

se il Ministro disponga di informazioni sull'andamento degli stessi, sui tempi di realizzazione anche al fine di acquisire garanzie certe che la loro esecuzione non abbia a subire ritardi o rinvii di alcun genere da parte delle imprese appaltatrici, rispetto alle scadenze di ultimazione dei lavori. (5-01891)

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

il rapido completamento dei lavori di ammodernamento della Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza nazionale nella politica infrastrutturale del Paese;

ciononostante i lavori lungo il tracciato della A3, pari a 443 chilometri, procedono con estrema ed ingiustificata

lentezza, cagionando continui e pesanti disagi ai cittadini ed ostacolando gravemente lo svolgimento e lo sviluppo delle attività economiche e produttive;

la situazione è particolarmente preoccupante nel tratto salernitano della autostrada;

infatti, una pericolosissima fase di paralisi si registra sul lotto (il numero 2 nell'ordine progressivo dei 77 lotti in cui è articolato l'intero progetto di potenziamento della A3) dal chilometro 3,000 al chilometro 6,000, aggiudicato il 18 dicembre 2000 alla Società Todini;

tale Società ha da qualche settimana formalmente comunicato all'ANAS la volontà di rescindere il contratto di appalto, che, del resto, in più di due anni, ha avuto una esecuzione ridottissima ed assolutamente insoddisfacente (appena il 6 per cento, secondo dichiarazioni rese dalla Todini al *Corriere del Mezzogiorno* — edizione di Salerno e Campania in data 8 aprile 2002);

vi è il fondato pericolo che si apra un contenzioso, destinato a trascinarsi nel tempo ed a bloccare *sine die* i lavori, per di più in un punto del tracciato altamente strategico della intera arteria autostradale, ad immediato ridosso dell'innesto dalla bretella Salerno-Mercato San Severino, che funge da raccordo fra la A30 Caserta-Roma e la A3 Salerno-Reggio Calabria;

gli interessi delle comunità meridionali e dell'intero Paese impongono tutte le decisioni necessarie per addivenire alla rapida esecuzione dei lavori relativi a questo lotto;

situazioni di stallo, anche esse preoccupanti, investono altri lotti del tratto salernitano della A3 —:

quali provvedimenti e quali iniziative il Ministero e l'ANAS intendono adottare per consentire la tempestiva ripresa dei lavori relativi al lotto aggiudicato alla Todini, evitando che un eventuale contenzioso trascini la realizzazione di opere così importanti;

quale sia la situazione effettiva dei lavori relativi ai diversi lotti del tratto salernitano della Autostrada, in particolare il loro preciso stato di avanzamento;

quali siano le fonti, i tempi e le modalità di finanziamento dei lotti che riguardano il territorio salernitano;

quali iniziative si ritiene di assumere per porre fine alla lentezza dei lavori, attraverso il loro attento e tempestivo monitoraggio, onde risolvere le diverse difficoltà di ordine burocratico, procedurale o tecnico che di volta in volta emergono, prevedendo a tal fine adeguate strutture di coordinamento degli interventi.

(5-01893)

IANNUZZI, MOLINARI e MEDURI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il rapido completamento dei lavori di ammodernamento della Autostrada A3 Salerno — Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza nazionale nella politica infrastrutturale del Paese;

pertanto, dall'inizio della Legislatura, il gruppo della Margherita ha svolto un'incessante azione in tutte le sedi per sollecitare con forza la pronta realizzazione dell'opera, richiedendo, a tal fine, al Governo di precisare il costo complessivo del progetto, i tempi di esecuzione degli appalti, i finanziamenti già disponibili e/o in via di stanziamento negli esercizi di bilancio successivi;

di volta in volta il Ministero ha fornito cifre ed indicazioni diverse e fortemente contraddittorie, mentre i lavori sul tracciato della A3 procedono con estrema lentezza, con gravissimi disagi per i cittadini;

si è deciso di accorpate i numerosi lotti, in fase di appalto o di progettazione, in 6 maxi lotti da affidare con il nuovo sistema del *general contractor*, al fine di unificare consistenti lavori in grandi appalti di importo assai rilevante e di accelerare, così, le opere;

un primo maxi lotto, per un importo di 678 milioni di euro, pari a circa 1.312 miliardi di lire, riguarda il tratto salernitano dallo svincolo di Sicignano degli Alburni allo svincolo di Atena Lucana;

la procedura di gara è iniziata nei mesi scorsi e lo scorso 8 aprile è scaduto il termine per la presentazione dell'offerta definitiva;

un secondo maxi lotto dovrebbe essere finanziato per circa 887,7 milioni di euro ed interessa il tratto calabrese dal chilometro 393,500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al chilometro 423,300 (svincolo di Scilla escluso) —:

quando sarà aggiudicato il primo maxi-lotto;

quali tempi sono previsti per la definizione della procedura del secondo mega-lotto e, soprattutto, per la sua aggiudicazione;

quali termini sono stati stabiliti ai futuri aggiudicatari per la conclusione dei lavori relativi al primo ed al secondo mega-lotto;

quale è lo stato attuale di avanzamento dei lavori relativi all'intero progetto di ammodernamento della Autostrada A3;

quali finanziamenti negli anni 2003 e 2004 sono destinati alla realizzazione di questo progetto. (5-01894)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nella notte di lunedì 7 aprile 2003 diverse centinaia di tifosi del Brindisi Calcio, di ritorno dalla trasferta di Foggia, a causa di orari sfasati sono stati costretti a sostare per ben 6 ore nella stazione ferroviaria di Bari;

in tale spazio temporale i suddetti tifosi hanno dovuto sopportare disagi indicibili per l'assenza di un benché minimo servizio;

sia il bar infatti, che le sale d'attesa erano chiuse ed a nulla sono valse le reiterate richieste di farle aprire;

né alcuno si è premurato di verificare l'ipotesi di attivare dei pulmans per riportare i tifosi a destinazione;

tenuto conto della bassa temperatura (zero gradi) che caratterizzava la serata, dell'insensibilità mostrata dai funzionari ferroviari e del rischio di atti inconsulti che solo grazie al senso civico dei tifosi, non si sono verificati —:

quali iniziative intenda adottare il Ministro affinché tali fatti non si ripetano e quali provvedimenti ritiene di assumere per individuare eventuali responsabilità.
(4-06041)

ALFONSO GIANNI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

in questi giorni il gruppo dirigente di Alitalia ha dichiarato la seguente situazione:

a) crisi dell'azienda a seguito della crisi internazionale, e intenzione di aumentare del 3 per cento le tariffe, diminuire la composizione degli equipaggi, di ridurre in vario modo il lavoro degli operatori di terra, e più complessivamente di ridurre il ruolo dell'Alitalia (medio oriente, lungo raggio);

b) avvio dell'esternalizzazione delle manutenzioni;

queste scelte, non meramente congiunturali, avvengono senza un'intesa con le parti sociali;

appaiono incomprensibili le varie alleanze nazionali tentate fin ora: Volare Meridiana;

la ricapitalizzazione di 2.500 miliardi doveva servire invece a rilanciare l'Alitalia stessa, rinnovare la flotta, tanto più che lo Stato ha scelto di dotarsi di due grandi hub, Fiumicino e Malpensa;

la privatizzazione non è e non può essere una scelta di politica industriale, anzi la privatizzazione porta il rischio della scomparsa di un ruolo internazionale di un vettore italiano —:

quale sia stato l'utilizzo dei miliardi di ricapitalizzazione;

quale sia il senso delle scelte adottate di recente quali siano effettivamente gli obiettivi e le prospettive della compagnia di bandiera.
(4-06049)

ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

si annuncia come imminente l'apertura della terza corsia della tangenziale di Mestre;

secondo i dati relativi agli anni 2000 e 2001 dell'Agenzia per la protezione ambientale della regione Veneto (ARPAV), la tangenziale di Mestre rappresenta la principale fonte d'inquinamento atmosferico della città veneta sia direttamente, soprattutto per gli idrocarburi policiclici aromatici (I.P.A.) e le polveri inalabili (PM 10, PM 2,5), che indirettamente per la congestione causata sulle altre strade principali cittadine sulle quali si scarica il traffico; le rilevazioni sulle polveri inalabili (dati ARPAV 2001) mostrano inoltre che qualsiasi intervento sul traffico urbano risulta scarsamente efficace sulla qualità dell'aria a Mestre se non si interviene sulla tangenziale;

secondo le tesi di chi l'ha progettata e commissionata, l'uso della corsia di emergenza come terza corsia di scorrimento dovrebbe rendere il traffico più fluido e conseguentemente ridurre l'inquinamento, ma in realtà il traffico potenziale in transito sulla tangenziale aumen-

terà di una volta e mezzo e quindi, in caso di rallentamenti, l'inquinamento, già oggi fuori dei limiti accettabili, potrà crescere in futuro del 50 per cento;

sulla progettazione dell'opera non è stata effettuata una valutazione di impatto ambientale adducendo come motivazione il fatto che il progetto non prevedeva l'allargamento del sedime stradale, come se « l'uso della corsia di emergenza come terza corsia di scorrimento » non comporti di fatto un potenziamento della portata della strada di una volta e mezza con possibili impatti sull'ambiente che andavano quanto meno studiati;

si prevede di aprire la terza corsia senza che sia stata completata la posa di barriere fonoassorbenti e senza che sia avvenuta la stesura di asfalto fonoassorbente sull'intera tratta della tangenziale;

tale situazione genera forti preoccupazioni sulla popolazione che risiede nell'area a ridosso della tangenziale e che teme un consistente incremento dell'inquinamento acustico e atmosferico considerando che il progetto per la terza corsia e la relativa spesa sono stati centrati sul problema della viabilità, sottovalutando palesemente il problema dell'impatto sulla salute degli abitanti e minimizzando i possibili interventi di riduzione di questo impatto;

dal punto di vista della sicurezza e delle rapidità degli interventi di soccorso la situazione è ben lontana dall'essere definita accettabile —:

se non ritenga opportuno richiedere alla Società Autostrade Venezia-Padova la posticipazione dell'apertura ai flussi di traffico della terza corsia sino a che non siano stati completati gli interventi necessari alla messa in sicurezza e ad una adeguata valutazione di impatto ambientale. (4-06051)

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

ad avviso degli interroganti la politica aziendale posta in essere da Trenitalia spa penalizza fortemente il comprensorio territoriale della regione Calabria;

in considerazione della peculiarità geografica e del famoso collo di imbuto in cui il sistema infrastrutturale calabrese si trova a dover convivere le ferrovie rappresentano una vitale rete di comunicazione con il resto del Paese e comunque come punto terminale verso il Mediterraneo;

nel corso degli ultimi anni in base a motivazioni ragionieristiche non sempre comprensibili le Ferrovie hanno determinato una serie di tagli al personale e proceduto alla soppressione di diversi treni;

vengono ipotizzati ora nuovi e pesanti tagli ai collegamenti ferroviari da parte aziendale in particolare per quanto riguarda i collegamenti sul versante jonico da e per la Puglia e quelli per Roma, Milano e Torino;

si tratterebbe di misure estremamente penalizzanti che creerebbero condizioni di disagio per l'utenza calabrese —:

quali iniziative intenda adottare il Governo, in qualità di principale azionista di Trenitalia spa, al fine di scongiurare i tagli ipotizzati e di promuovere una rinnovata politica di investimenti con il potenziamento dei collegamenti ferroviari aventi adeguati *standard* di qualità e rispondenti alle esigenze dell'utenza e del territorio in considerazione della rilevanza che il servizio riveste nell'ambito della mobilità territoriale. (4-06053)

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

con la legge 1° agosto 2002, n. 185 « Conversione in legge con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 122, recante disposizioni concernenti proroghe in materia di sfratti, edilizia e di espropriazioni », il termine di entrata in vigore

del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 « Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità » è stato prorogato al 30 giugno 2003;

nella risposta all'interrogazione n. 4-04250, a firma dell'interrogante, il Ministero aveva precisato che erano allo studio ipotesi di modifica del Testo Unico sulle espropriazioni al fine di rendere le disposizioni in esso contenute compatibili con la normativa sopravvenuta anche a livello costituzionale;

la disciplina di cui agli articoli 37, 43, 53, 54, 55 del decreto legislativo n. 325 del 2001, si appalesa, in particolare quella di cui all'articolo 55 che regola il risarcimento del danno per le occupazioni usurpative compiute a tutto il 30 settembre 1996, di dubbia costituzionalità;

l'articolo 55 del decreto del Presidente della Repubblica 8 agosto 2001, n. 327 troverebbe come ostacolo, per la sua operatività, l'articolo 11 delle disposizioni sulla legge in generale; infatti il divieto di retroattività della legge, pur costituendo fondamentale valore di civiltà giuridica e principio generale dell'ordinamento, cui il legislatore deve in linea di principio attenersi, non è stato elevato a dignità costituzionale, sicché, fuori da tale ultima materia, può emanare norme con efficacia retroattiva, a condizione che la retroattività sia giustificata sul piano della ragionevolezza e non si ponga in contrasto con altri valori e interessi costituzionalmente protetti, tra i quali è compreso l'affidamento del cittadino nella sicurezza giuridica (Corte Cost. 4 novembre 1999, n. 416 in Giur. Cost. 1999) —:

quali iniziative normative il Governo intenda assumere affinché siano evitati gli illustrati aspetti di incostituzionalità, nonché gli ulteriori precisandi, chiarendo se, prima del 30 giugno 2003, il Governo stesso intenda attivarsi al fine di eliminare dal Testo legislativo su richiamato detti aspetti di incostituzionalità ovvero intenda

rinvviare, ulteriormente, l'entrata in vigore della normativa *de qua*. (4-06057)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

CASTAGNETTI, DELBONO, BINDI, DUILIO, FIORONI, CAMO, BURTONI, SQUEGLIA, MOSELLA, BOTTINO e MEDURI. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere — premesso che:

si stanno registrando notevoli ritardi nel processo di regolarizzazione di lavoratori extracomunitari ai sensi della nuova normativa in materia di immigrazione disciplinata dalla cosiddetta legge Bossi-Fini n. 189 del 2002;

in relazione ai suddetti ritardi si sono venute a determinare situazioni di estrema gravità e dalla enorme rilevanza sociale;

ci sono attualmente, in base ad una stima approssimativa per difetto, circa 100 mila lavoratrici madri extracomunitarie che non possono raggiungere i propri figli rimasti nel paese di provenienza, né possono farsi raggiungere in base alla complessa e rigida disciplina sui ricongiungimenti;

si tratta di una situazione socialmente grave in quanto queste lavoratrici all'inizio non potevano lasciare il Paese in quanto senza documenti quindi clandestine e in nero, ed oggi senza permesso di soggiorno si ritrovano in attesa della regolarizzazione, che procede con molta lentezza presso gli UTG di tutta Italia, e comunque impossibilitate a muoversi per raggiungere i propri figli;

questa paralisi burocratica, provocata dalla approvazione di una legge ideologica quale la legge n. 189 del 2002 che non ha tenuto in debita considerazione le problematiche che un disposto normativo del