

dell'ipotesi per la provincia di Lecce di sopprimere le sedi di Alessano, Otranto ed Ugento;

tale ipotesi di soppressione ed il conseguente accorpamento ad altri uffici del giudice di pace, se attuata, produrrebbe una ingiusta quanto inaccettabile penalizzazione delle popolazioni e del territorio del sud-salento, che verrebbe privato di importanti servizi, strutture e funzioni di cui i cittadini residenti in quell'area hanno diritto di usufruire;

nel merito sarebbe sicuramente controproducente e dannoso l'accorpamento della sede di Ugento a quella di Casarano, perché in tal modo le cause pendenti arriverebbero a superare le 4.000 unità, con il rischio di grave allungamento dei tempi e di continui rinvii per gli utenti;

così come appare contraddittoria ed incomprensibile l'ipotesi riguardante la soppressione della sede di Alessano, dove lo stesso ministero ha autorizzato la spesa di 200 milioni di vecchie lire per un progetto di ristrutturazione, i cui lavori sono in corso, per adeguare l'ex pretura ad uffici del giudice di pace;

stessa considerazione vale per la sede di Otranto, la cui cancellazione provocherebbe notevoli disagi ai cittadini, i quali per aver amministrato il servizio giustizia sarebbero costretti a considerevoli spostamenti derivanti dall'accorpamento alla sede di Maglie —;

se risponda al vero la notizia relativa al su menzionato progetto di riordino degli uffici dei giudici di pace e, in caso affermativo, se non ritenga alla luce delle considerazioni su esposte di dover rivedere le indicazioni relative alla soppressione delle sedi di Alessano, Otranto e Ugento in quanto uffici pienamente efficienti e al servizio di un bacino territoriale esteso e particolarmente popoloso, e i cui accorpamenti ad altri uffici giudiziari comporterebbero disagi intollerabili ai cittadini e gravi disservizi al funzionamento delle strutture. (4-07724)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per sapere, premesso che:

da notizia diffusa sui principali mezzi di comunicazione nazionali, la società Enac ha presentato un *dossier* sulla sicurezza negli aeroporti italiani dove emerge una situazione disarmante della sicurezza negli aeroporti;

il Governo non ha ritenuto di rendere pubblici i risultati dell'indagine ordinata dell'Enac e consegnata al ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

le verifiche compiute nel mese di agosto 2003 hanno messo in evidenza come in cinque aeroporti italiani su dieci è possibile entrare nascondendo nel bagaglio a mano coltelli ed esplosivi. L'Enac sembra abbia già inviato delle lettere di richiamo alle società di gestione degli aeroporti e alle compagnie aeree sottolineando l'urgenza di una intensificazione dei controlli;

l'amministratore delegato dell'Alitalia Mengozzi ha presentato al Governo un piano di ristrutturazione della compagnia di bandiera dove l'unico elemento certo sono i tagli di personale. Nessuna strategia, se non ipotesi e ipoteche sul futuro. Anche i tempi di ipotetiche fusioni o cessioni di parte del pacchetto azionario, per divisioni interne al Governo, sono avvolti nell'incertezza più completa. Di certo c'è solo che a pagare e da subito saranno i lavoratori considerati in esubero;

la privatizzazione di tutte le funzioni degli aeroporti, che è nei programmi della maggioranza di Governo, dietro l'alibi di una presunta modernizzazione del settore, si basa su un indebolimento della funzione di controllo e di programmazione affidata attualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e prevede anche la possibilità di trasferire le funzioni del

direttore dell'aeroporto, soggetto pubblico, al gestore aeroportuale, soggetto privato;

questa privatizzazione selvaggia degli aeroporti avviene a scapito in primo luogo della sicurezza. Così come l'inserimento di alcune forme di precariato nei contratti di lavori dei dipendenti, significa in primo luogo diminuire il livello di professionalità negli aeroporti —:

quali linee programmatiche intende seguire e quali azioni intenda intraprendere per aumentare la sicurezza nei nostri aeroporti;

se non intenda presentare al Parlamento il *dossier* affinché lo stesso possa essere discusso nelle competenti sedi parlamentari;

di fronte ad una iniziativa del Governo, che intende procedere sul processo di privatizzazione della Compagnia aerea, quali notizie abbia in relazione alle questioni esposte e quali soluzioni intenda dare alla complessa e grave condizione dell'intero settore e se, in presenza di questa situazione e del malessere che la sottende, il Ministro non ritenga farsi promotore, in una sede istituzionale idonea, di una approfondita discussione perché vengano identificate strategie e soluzioni comuni che costringano i gestori aeroportuali a fare i gestori e non i liquidatori del sistema, attuando — come avvenuto — una dissennata politica di privatizzazione e garantendo la crescita professionale degli addetti, la sicurezza in ambito aeroportuale e la definizione di una griglia contrattuale di rispetto dei diritti e delle conquiste sindacali.

(2-00930)

« Tidei ».

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

secondo quanto espresso dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici, l'« adeguamento » del « sottopasso veicolare Spezia-

Sebastopoli », a Torino, farebbe venir meno la finalità originaria dell'opera e l'attraversamento di un territorio urbano densamente edificato e popolato comporterebbe la demolizione preventiva di una parte dell'opera già eseguita, con inevitabili ripercussioni sulla gestione e sui costi complessivi dell'infrastruttura;

in relazione al profilo urbanistico, la realizzazione del sottopasso, così come originariamente concepito (ovvero come infrastruttura di collegamento del Corso Unità d'Italia con Corso Unione Sovietica avente funzione di « Strada interquartiere ») era prevista sia dal Piano Regolatore generale della Città di Torino nel 1995, sia dal Piano generale del Traffico Urbano e della Mobilità dell'area Metropolitana (P.G.T.U.) del 2000, sia dal Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) 2001;

il dimezzamento del percorso inizialmente progettato incide negativamente, oltre che sull'organizzazione della viabilità in relazione all'evento olimpico, anche sull'assetto attuativo delle previsioni pianificatorie e programmatiche della città di Torino;

nel documento di verifica di impatto ambientale, non si definiscono puntualmente interventi integrativi in correlazione agli esiti dello studio di fattibilità ambientale né si approfondiscono gli interventi di « riqualificazione ambientale » di Piazza Polonia, di Corso Spezia e del mercato rionale e di « riambientazione paesaggistica » localizzati tra Corso Spezia e Corso Unità d'Italia, così come richiamate nel voto n. 85 dell'11 aprile 2003;

sotto il profilo dell'impatto acustico, gli interventi previsti, secondo quanto ritenuto dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici, tendono a peggiorare anziché migliorare la situazione attuale;

si aggiunge a tale fattore di impatto sia l'abbattimento di 79 alberature d'alto fusto localizzate in Piazza Polonia, per le quali è stata già accertata l'impossibilità tecnica del trapianto in altra area, sia l'impatto connesso all'intervento di tra-

sformazione dell'intera Piazza che attualmente rappresenta un sito di valore storico-ambientale e che risulterà invece completamente sconvolta nel suo aspetto morfologico dall'inserimento della rotatoria di corso Unità d'Italia e dall'innesto delle rampe di entrata-uscita del sottopasso, trasformandosi così in uno spazio di risulta e perdendo la sua configurazione di « piazza »;

le soluzioni progettuali relative al ridisegno della morfologia urbana di Piazza Polonia e alla sistemazione del verde lungo Corso Spezia dovrebbero essere modificate favorendo un impatto ambientale meno invasivo e che, per quanto riguarda l'abbattimento delle alberature lungo Corso Spezia, lo stesso Consiglio non ha ritenuto sufficiente la generica previsione di rimessa a dimora delle essenze vive attuali;

per quanto riguarda gli aspetti architettonici, non è stato trasmesso al Consiglio Superiore Lavori Pubblici un progetto di sistemazione rionale (descritto semplicemente nella Relazione tecnico-illustrativa e da una sola planimetria generale);

in merito alle autorizzazioni da parte degli Enti preposti alla tutela dei vincoli lo stesso Consiglio ha ritenuto opportuno segnalare la necessità di acquisire preliminarmente, in sede di Conferenza dei Servizi, il parere della Soprintendenza ai beni archeologici;

in merito agli aspetti relativi alla funzionalità stradale, il Consiglio ha ritenuto che il progetto non abbia percepito le prescrizioni del Voto 85 dell'11 aprile 2003 in cui era stata ritenuta impropria l'attribuzione della strada in esame alla categoria « interquartiere » in quanto nella stessa Relazione si riconferma per il collegamento in sottopasso per i corsi Spezia e Sebastopoli la funzione di « strada urbana di quartiere »;

permane l'indeterminatezza circa l'eventuale proseguimento del Sottopasso in progetto oltre la sede ferroviaria poiché il completamento dell'opera è fortemente

condizionato dalla prescrizione espressa da RFI sulla necessità di operare a foro cieco per la realizzazione dei fornicci di galleria e dalla scelta sulla quota di abbassamento dell'attuale piano del ferro dell'intero impianto della Stazione del Lingotto;

le ipotesi di funzionamento del parcheggio in termini di deflusso orario non tengono conto della presenza della viabilità che collega il centro polifunzionale sia verso sud che verso ovest, attraverso il sottopasso del Lingotto e le altre strade di superficie e si presenta inoltre del tutto arbitrario tanto da far stimare i valori della portata oraria lungo il sottopasso di Corsa Spezia non realistici;

nell'ipotesi di prosecuzione del sottopasso oltre il parco ferroviario non sarebbero più accettabili, restando alle previsioni dei progettisti, le due corsie per senso di marcia giacché al traffico attratto dal parcheggio si aggiungerebbe quello, più elevato, delle connessioni verso ovest;

considerato anche il caso in cui un terzo dell'opera venisse demolito per una prosecuzione verso ovest, le previsioni di costo, sia pure in relazione agli eventi olimpici, non appaiono giustificate sotto il profilo di una corretta analisi costi-benefici;

la rotatoria di Piazza Polonia, interrompendo la continuità di flussi lungo l'asse del Corso Unità d'Italia necessita di una regolazione semaforica prima e dopo l'arca di intersezione a rotatoria per le connessioni di rampa verso la parte superficiale di Corso Spezia e quindi risulterebbe regolata parzialmente da semafori e regole di precedenza, la cui efficienza non risulta giustificata in relazione ai valori effettivi di domanda e di traffico e di eventuale futura prosecuzione verso ovest;

non si sono rilevati, in merito alle scelte tipologiche delle strutture previste per il sostegno dello scavo alcune giustificazioni tecnico-economiche adeguate all'impiego dei micropali;

in relazione agli aspetti idraulici, nella Relazione la massima piena del Po non risulta confermata dall'autorità del Bacino del Po;

per quanto attiene gli aspetti strutturali del progetto, non risulta studiata l'intersezione tra il sottopasso e la futura linea metropolitana né la necessità che i micropali non vadano assolutamente a caricare puntualmente il rivestimento della metropolitana;

per quanto riguarda gli aspetti relativi alla prevenzione incendi, non risulta idonea la soluzione relativa al percorso della via di fuga di uno dei fornicci che appare interessato dalla presenza nel percorso stesso di locali a rischio né si riscontrano elementi e dati tecnici a proposito dei seguenti aspetti:

1) sistema di raccolta o smaltimento dei liquidi infiammabili per spandimenti a seguito di incidenti;

2) sistema di sicurezza per la pressurizzazione dei locali filtro a protezione delle vie di fuga;

3) illuminazione di emergenza (fonte di illuminazione ausiliaria);

4) impianti di protezione attiva (rete antincendio eccetera);

per quanto riguarda l'impianto di illuminazione i calcoli illuminotecnica di fatto mancano poiché della luminanza del primo tratto di rinforzo è dato solo il valore assoluto (120 cd/mq) senza alcuna giustificazione e motivazione;

in relazione ai prezzi individuati per lo specifico progetto, non risultano agli atti le relative analisi contrariamente da quanto prescritto dal vigente regolamento;

l'importo per i lavori d'appalto (29.497.891,75 euro) sembra alquanto elevato tenuto conto che sono previste l'ulteriore spesa di 8.209 per lavori di economia, spostamento di servizi e interventi vari e spese per consulenze tecniche di

3.083.325 euro tuttavia considerate dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici sopravvalutate e non giustificate;

le « spese generali Città 2 per cento » e le spese per « *project control* 0,3 per cento » non sono state considerate ammissibili dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici —:

quale incidenza giuridica abbia il parere — ampiamente negativo — del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, rispetto al finanziamento statale — come « opera connessa » di Torino 2006 — del nuovo progetto relativo al « Sottopasso veicolare Spezia-Sebastopoli », presentato dalla Città di Torino;

se il finanziamento statale dell'opera in oggetto non venga messo a rischio dalle considerazioni di non ammissibilità da parte del Consiglio relativamente alle « spese generali Città 2 per cento » e a quelle per « *project control* 0,3 per cento »;

se il finanziamento dello Stato non sia pregiudicato dal fatto che il Consiglio consideri alquanto elevato il costo dell'opera e sopravvalutate e non giustificate le spese per « interventi vari »;

se non risulti ostantivo, ai fini del finanziamento statale, il fatto che — fra gli atti presentati col progetto — non risultino le analisi sui prezzi contrariamente a quanto prescritto dai vigenti regolamenti;

se il complesso delle osservazioni del Consiglio non siano ostantive alla realizzazione del progetto in questione. (5-02467)

VIANELLO, CHIANALE, VIGNI, ABONDANZIERI, PIGLIONICA e ZUNINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il pubblico ministero Felice Casson ha chiuso le indagini preliminari e sta chiedendo il rinvio a giudizio contro 16 alti funzionari del magistrato alle Acque di Venezia tra cui l'attuale Presidente Maria Giovanna Piva, nonché il suo predecessore, ingegner Patrizio Cuccioletta;

l'ipotesi di reato formulata dalla magistratura è quella di abuso di ufficio in relazione alla non ottemperanza di quanto previsto dalla legge n. 109 del 1994, particolarmente per quanto riguarda l'incompatibilità tra la funzione di collaudatore di un'opera pubblica e la funzione autorizzativa della medesima opera pubblica;

i lavori per i quali si ipotizza l'abuso sono dati in concessione dallo Stato, tramite il Magistrato alle Acque, al Consorzio Venezia Nuova;

il Magistrato alle Acque dovrebbe vigilare affinché le risorse pubbliche destinate dallo Stato alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna siano impiegate correttamente dal concessionario unico Consorzio Venezia Nuova;

in data 21 maggio 2003 l'interrogante aveva rivolto al Ministro interrogazione dal contenuto analogo (5-02015 annunciata nella seduta 313 del 26 maggio 2003) senza ricevere, ad oggi, risposta alcuna —:

come intenda intervenire il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nei confronti del Magistrato alle Acque di Venezia al fine di garantire che tale organismo dello Stato informi la propria attività amministrativa ai principi di imparzialità, buon andamento e trasparenza, soprattutto nel momento in cui si stanno avviando importanti lavori nella Laguna di Venezia che necessitano di un controllo autorevole ed autonomo da parte degli organi dello Stato. (5-02468)

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

l'amministrazione comunale di Verona ha presentato nel 1997 un progetto per la realizzazione di una metropolitana leggera di superficie in relazione agli obiettivi ed alle disponibilità economiche di compartecipazione finanziaria da parte dello Stato come previsto dalla legge n. 211 del 1992;

negli anni successivi sono state proposte alcune parziali integrazioni a progetto originario su cui è stato complessivamente garantito un finanziamento da parte dello Stato di 300 miliardi di lire come risulta da approvazione della relativa delibera Cipe;

la società creata appositamente per la realizzazione dell'opera da parte del comune di Verona e dell'Azienda dei trasporti comunale, ha già proceduto all'indizione della gara e all'assegnazione dei lavori sul tracciato approvato in sede ministeriale;

su tale tracciato è stata inoltre esperita la valutazione di impatto ambientale che ha dato il nulla osta, prescrivendo comunque in dettaglio interventi di sicurezza, strutturali e di arredo urbanistico i cui vincoli sono perentori;

nei giorni scorsi l'amministrazione del comune di Verona ha informato la cittadinanza di aver presentato al Ministero modifiche sostanziali ed estensive del progetto approvato, imponendo alla società di realizzazione dell'opera il blocco dell'assegnazione dei lavori;

nell'informazione data alla cittadinanza si sarebbero garantiti ulteriori fondi da parte del Ministero per poter realizzare le modifiche ipotizzate;

risulta evidente come non sia possibile ipotizzare la destinazione di nuove risorse alle integrazioni prospettate poiché la legge 121 per i trasporti rapidi di massa non è stata ulteriormente finanziata nella legge finanziaria attualmente all'esame del Parlamento, essendo già state impegnate le risorse complessive attribuite ai progetti di realizzazione di metropolitane leggere di superficie —:

quali siano le informazioni a disposizione del ministero circa il nuovo tracciato;

a che punto sia l'iter procedurale della richiesta di finanziamento presentata al Ministero dal comune;

se il finanziamento già avviato sia stato bloccato o meno, e se risulti che i lavori siano stati sospesi;

se non ritenga di attivare tutti gli strumenti possibili per evitare uno sperpero di risorse pubbliche e se ritenga che sussistano concrete possibilità di realizzazione dell'infrastruttura di trasporto ad opera del comune di Verona;

se, in ogni caso, non ritenga che sulla vicenda debba essere fatta massima chiarezza. (5-02469)

Interrogazione a risposta scritta:

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

risulta all'interrogante che, con delibera n. 110 del 2003 il commissario dell'autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, dottor Felice D'Aniello, avrebbe diffuso un avviso tendente al rilascio di una concessione demaniale marittima in località « Il Macello » in Golfo Aranci per la realizzazione di un chiosco prefabbricato in cui somministrare cibi e bevande;

la stragrande maggioranza degli operatori commerciali dell'area portuale di Golfo Aranci si oppone decisamente con osservazioni formalmente notificate alla predetta autorità portuale che però le ha disattese;

in particolare i suddetti operatori denunciano che « l'istituzione nell'area portuale di Golfo Aranci di altro esercizio commerciale con le medesime tabelle merceologiche determinerebbe una pesante contrazione delle vendite a discapito dei concessionari già presenti »;

così facendo il dottor D'Aniello creerebbe una concentrazione di esercizi commerciali simili nel porto di Golfo Aranci non riscontrabile, a quanto risulta all'interrogante, neppure nelle stazioni marittime di Olbia e Genova ove gravita una maggior mole di traffico di persone e merci: —

se non ritenga opportuno un intervento per riportare a ragionevolezza la gestione dell'autorità portuale di Olbia-

Golfo Aranci, accogliendo nel contempo le ragioni degli operatori commerciali del porto di Golfo Aranci. (4-07734)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

a Torino il 10 ottobre 2003 si sarebbero verificati diversi *raid* anarchici in occasione della « tre giorni contro il sistema carcerario e la repressione » dal titolo « Scateniamoci » promossa dagli esponenti dei centri sociali piemontesi;

i *raid* sono stati effettuati contro l'ospedale psichiatrico « Villa Cristina », la sede Rai in via Verdi e il « BIT » di Corso Unità d'Italia;

sono state arrestate cinque persone tra cui Ermanno Gallo, ex brigatista, incarcerato nel 1975 e latitante in Francia dal 1982 al 1985;

secondo quanto riportato dagli organi di stampa, gli attivisti avrebbero avuto sede nel centro sociale di corso San Maurizio « Fenix »;

gli episodi verificatisi sono all'ordine del giorno a Torino dove gli esponenti dei numerosi centri sociali manifestano la propria violenza scorrazzando per la città con armi improprie;

già da tempo l'interrogante denuncia una carenza di *intelligence* nella città di Torino, causa dell'impreparazione delle forze dell'ordine durante gli episodi di scontro —:

quali urgenti misure intenda adottare per salvaguardare la legalità nella città di Torino dalle azioni degli esponenti dei centri sociali;

quali provvedimenti intenda adottare per rafforzare l'*intelligence* torinese e, a tal proposito, se non ritenga opportuno un