

forensi, recepiti da alcuni rappresentanti delle istituzioni locali. Il nuovo regime, poi, rischierebbe di infliggere un colpo mortale alle economie del sistema delle piccole cooperative di servizi che si occupano di redigere le trascrizioni —

se e quali urgenti provvedimenti intenda prendere per porre rimedio a tale preoccupante situazione e se per fare ciò non intenda predisporre un congruo rimpinguamento dei fondi necessari.

(5-02479)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

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

il 1° ottobre 2003 la Commissione Europea ha approvato una proposta di regolamento per la realizzazione delle Reti di Trasporto Transeuropee, che prevede un'unica lista di 29 progetti prioritari;

la decisione finale sul regolamento sulla realizzazione delle Reti di Trasporto Transeuropee spetta, sulla base delle proposte della Commissione Europea, al Parlamento Europeo e al Consiglio Europeo, secondo l'iter legislativo comunitario di codecisione;

la suddetta proposta di Regolamento fa riferimento al Corridoio n. 5 (Torino - Trieste) e all'asse Verona - Palermo (incluso il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina), ma non al Corridoio n. 8 (Bari/Brindisi - Durazzo - Varna);

la suddetta proposta di Regolamento non ha tenuto conto della suddivisione prevista dalla relazione fatta dal gruppo ad alto livello presieduto da Karel Van Miert, che recava una lista 1 di « Priorità » e una lista 3 di « priorità a medio termine », comprendente il Corridoio n. 8;

la realizzazione del Corridoio n. 8 apporterebbe un notevole valore strategico per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e quindi per l'incremento dei rapporti tra il sud dell'Europa e l'area Balcanica;

il Corridoio n. 8, che ha il suo terminale in Bulgaria, risponde ai criteri fissati dalla Commissione Europea, in quanto la stessa Bulgaria è Paese candidato ad entrare a far parte dell'Unione Europea —

quali iniziative il Governo Italiano intenda adottare per inserire il progetto del Corridoio 8 nella lista unica TEN in fase di negoziato secondo il processo legislativo comunitario, considerando che l'impegno finanziario del Governo sul predetto Corridoio è un prerequisito necessario per il suo inserimento nella lista unica del regolamento.

(2-00933) « Violante, D'Alema, Fassino, Roberto Barbieri, Adduce, Bonito, Borrelli, Bova, Cabras, Caldarola, Carboni, Cennamo, Chiaromonte, Ciacente, Crisci, De Luca, Alberta De Simone, Diana, Finocchiaro, Lolli, Lumia, Luongo, Mancini, Mariotti, Marone, Maurandi, Minniti, Oliverio, Petrella, Piglionica, Ranieri, Nicola Rossi, Rosiello, Rotundo, Sasso ».

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

PASETTO, REDUZZI e BINDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 3, comma 9, del decreto-legge 27 giugno 2003 n. 151, approvato dal Parlamento il 1° agosto 2003 e pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 12 agosto 2003, introduce una modifica all'articolo 162 del codice della strada (*Segnalazione di veicolo*

fermo) per la quale dal 1° gennaio 2004 è fatto divieto al conducente, che sia costretto a scendere dal veicolo in caso di guasto ovvero anche per posizionare il triangolo d'emergenza, di circolare sulla strada senza avere indossato giubbotto o bretelle retroriflettenti ad altra visibilità;

la modifica introdotta al codice della strada demanda inoltre al ministero delle infrastrutture e dei trasporti di stabilire, con proprio decreto, entro il 31 ottobre 2003, le caratteristiche tecniche dei suddetti giubbotti o bretelle;

il 1° settembre 2003 il ministero delle infrastrutture e dei trasporti predisponendo una bozza di decreto, contenente il disciplinare delle caratteristiche tecniche dei giubbotti e delle bretelle retroriflettenti, e lo inviava agli organi preposti dalla Commissione europea per ottenere le autorizzazioni del caso. Dall'analisi dei contenuti tecnici presenti nella prima bozza di decreto (registrato in sede comunitaria con il riferimento 2003/298/I) risulterebbe che questi, imponendo l'utilizzo del cosiddetto processo produttivo a « microprismi di PVC », oltre a non garantire il processo produttivo più economico, meno inquinante e qualitativamente migliore, escludevano dalla possibilità di commercializzazione dei prodotti le tante aziende che utilizzano il processo produttivo a « microsfere di vetro » favorendo, al contrario, solo alcune multinazionali americane, uniche, a livello mondiale a produrre per mezzo del sistema a « microprismi di PVC »;

a seguito delle proteste pervenute ai competenti organi comunitari e nazionali da parte delle imprese utilizzatrici del metodo a « microsfere di vetro », il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritirava dalle competenti sedi comunitarie il primo decreto e ne depositava un secondo (registrato in sede comunitaria con il riferimento 2003/357/I) che sembra aver superato le criticità del primo, ma che tuttavia dovrà attendere il 26 dicembre 2003 per ottenere l'avallo comunitario;

la situazione di incertezza determinata dai contenuti del primo disciplinare,

nonché determinata dalle esternazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che in una intervista agli organi di stampa a fine agosto metteva in discussione l'obbligatorietà dei giubbotti e delle bretelle retroriflettenti, ha fatto sì che il mercato di tali prodotti si bloccasse;

la presunta data di avallo comunitario (26 dicembre 2003) delle caratteristiche tecniche dei giubbotti e delle bretelle retroriflettenti risulta a stretto ridosso di quella relativa all'entrata in vigore dell'obbligatorietà dell'utilizzo di tali prodotti (1° gennaio 2004) e, presumibilmente, i diversi agenti economici attenderanno la comunicazione della posizione comunitaria prima di immettere sul mercato un prodotto che altrimenti rischierebbe di non essere conforme alle caratteristiche tecniche obbligatorie —:

se la data dell'entrata in vigore dell'obbligatorietà dell'utilizzo dei giubbotti e delle bretelle retroriflettenti rimarrà fissata al 1° gennaio 2004, e, in tal caso, quali siano le iniziative che intenda rendere per rendere possibile, in un periodo di festività, l'acquisto da parte di milioni di italiani dei prodotti oggetto di tale atto di sindacato ispettivo e quali siano state le ragioni che in un primo momento avevano portato a scegliere il sistema di produzione a « microprismi di PVC » che, come già evidenziato e dimostrato dal ritiro della prima bozza di disciplinare, sembrerebbe non garantire l'economicità e la qualità dei prodotti e favorire solo poche aziende produttrici. (5-02472)

RAFFALDINI, DUCA, ALBONETTI, ADDUCE, PANATTONI, MAZZARELLO, ROGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

gli uffici periferici del dipartimento dei trasporti terrestri svolgono funzioni e servizi all'utenza direttamente connessi con la sicurezza stradale;

tali uffici svolgono ogni anno attività per 2.100.000 patenti, 3.400.000 carte di

circolazione, 980.000 revisioni di veicoli, 650.000 collaudi e omologazioni, 800.000 utenti assistiti tramite numero verde, 7.725.000 tagliandi inviati a domicilio per conferma validità patenti o cambio di residenza o aggiornamento passaggi di proprietà, vigilanza su soggetti privati che svolgono le revisioni, controlli su strada, operazioni tecniche per le omologazioni di dispositivi o veicoli;

la mancata riassegnazione di parte delle entrate del dipartimento (43 meuro) e i tagli operati nell'anno finanziario 2002 (10 per cento sugli stanziamenti), unitamente alla riduzione degli stanziamenti di bilancio 2003, stanno comportando l'impossibilità di far fronte alle spese di funzionamento degli uffici periferici e del centro elaborazione dati del dipartimento, con conseguenze negative sulla sua operatività;

le ulteriori competenze attribuite al dipartimento con le recenti modifiche al codice della strada (introduzione della patente a punti, targatura e certificato di circolazione per i ciclomotori, eccetera) rendono la situazione, già pesante, assolutamente ingestibile tanto da rischiare di vanificare molti dei benefici introdotti dalle nuove norme;

le operazioni tecniche già attualmente garantiscono un introito per lo Stato ben superiore alle spese necessarie per il funzionamento;

il maggior numero di operazioni necessarie in applicazione delle nuove norme introdotte dalla legge 214/2003, nonché il previsto aggiornamento delle tariffe determineranno un ulteriore incremento delle entrate nei prossimi anni —:

se intenda intervenire immediatamente, assegnando fondi per garantire l'operabilità del centro elaborazione dati e degli uffici periferici, estinguendo i debiti accumulati, per effettuare nuove assunzioni, anche attraverso procedure di mobilità intercompartimentale per la formazione del personale. (5-02473)

Interrogazione a risposta in Commissione:

CARLI, DUCA e MAZZARELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

la legge 8 luglio 2003, n. 172 approvata dal Parlamento nel mese di giugno introduce importanti provvedimenti a favore della nautica da diporto e del turismo nautico;

il diportismo e la cantieristica da diporto sono tra i settori più dinamici della nostra economia e stanno conquistando nuove fette di mercato sia interno che estero;

la cantieristica da diporto costituisce una eccellenza a livello mondiale e le imbarcazioni costruite nel nostro paese solcano i mari di tutto il mondo;

la legge n. 172 del 2003 è una legge lungamente attesa dagli operatori del settore, dagli imprenditori dei cantieri, dagli artigiani ed affronta con un approccio adeguato ai tempi il problema del diporto in Italia;

la legge n. 172 del 2003 introduce semplificazioni amministrative per tutti coloro che intendono acquistare o comunque, essere alla guida di una imbarcazione da diporto;

al comma 2 l'articolo 2 della suddetta legge viene istituita la qualifica professionale di comandante di nave da diporto adibita al noleggio;

al comma 3 si prevede che il conseguimento di detta qualifica professionale, la disciplina in materia di sicurezza delle unità da diporto impiegate in attività di noleggio, nonché il numero minimo dei componenti l'equipaggio, i titoli e le qualifiche per lo svolgimento dei servizi a bordo in unità da diporto impiegate in attività di noleggio, sono demandati alla emanazione entro 4 mesi di un decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti;

all'articolo 7 della legge si prevede che le unità da diporto con più di 25 anni

dalla costruzione con particolari requisiti siano considerate alla stregua di beni culturali, e dunque degne di tutela;

tale provvedimento può alimentare l'industria del restauro delle suddette barche;

il possesso di tali requisiti, i provvedimenti di individuazione, di tutela, di valorizzazione, di conservazione, di restauro e l'accertamento del possesso da parte dei cantieri dei requisiti per eseguire il restauro, siano affidati ad una commissione tecnica istituita con decreto del Ministro per i beni e le attività culturali;

l'emanazione in tempi brevi di tali decreti completerebbe la riforma del settore della nautica da diporto;

in Italia vi sono molte città che hanno un'importante storia e tradizione nel campo della marineria e anche nella formazione del personale imbarcato, dovuto alla presenza degli Istituti Statali Nautici, tra cui Viareggio, Ancona, Genova ed altre;

tali città sono le candidate naturali ad ospitare corsi di studio finalizzati al conseguimento anche delle nuove qualifiche previste al comma 2 articolo 2 della nuova legge sulla nautica da diporto, e attende la tempestiva emanazione dei decreti di cui all'articolo 2 e all'articolo 7 —:

se il Governo stia provvedendo ad emanare tali decreti come previsto dal comma 3 dell'articolo 2 e dal comma 3 dell'articolo 7 della legge n. 172 del 2003.
(5-02471)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il 1° ottobre 2003 Trenitalia, Divisione passeggeri, ha stabilito di chiudere la biglietteria di Acireale senza fornire alcuna motivazione oggettiva che abbia indotto la società in tal senso;

il 1° novembre 2003 verranno chiuse anche le biglietterie di Cefalù e Termini Imerese;

con una tale decisione Trenitalia ha, nei fatti, abbandonato e reso inoperativi i tre maggiori centri ferroviari siciliani non capoluogo di provincia;

nelle tre stazioni di cui sopra transitano tutti i treni a lunga percorrenza per le maggiori destinazioni italiane. Dalla sola stazione di Acireale i treni notte ed *inter-city* effettuano, infatti, ben ventidue fermate;

i suddetti centri rivestono, per la Sicilia, una importanza strategica di tipo industriale e turistico, con una area di interesse superiore a 140.000 abitanti, senza considerare l'indotto ed i centri limitrofi;

le sole presenze turistiche sono di per sé indicative: Acireale nel 2001 ha avuto più di 140.000 arrivi e Cefalù 90.000. Il polo industriale di Termini Imerese, con la presenza dello stabilimento Fiat, a giudizio dell'interrogante, giustifica da solo la presenza di un punto vendita Trenitalia;

la sola biglietteria di Acireale, da gennaio a settembre di quest'anno, ha emesso biglietti per più di 500.000 euro, per cui non sussistono ragioni economiche che possano aver indotto la Divisione passeggeri di Trenitalia a chiudere, a giudizio dell'interrogante perentoriamente ed improvvisamente, le biglietterie dei tre centri siciliani;

in Italia sono aperte e funzionanti altre biglietterie ferroviarie site in centri che non rivestono la stessa importanza turistica e strategica dei tre centri siciliani, e che non hanno lo stesso traffico e fatturato;

la chiusura delle biglietterie ferroviarie nelle stazioni mostra un disinteresse e una poca conoscenza del territorio in cui opera, da parte di Trenitalia e, conseguen-

temente, una perdita di immagine e di capillarità nella rete distributiva —:

quali iniziative intende assumere presso Trenitalia per far sì che la società riapra al più presto la biglietteria ferroviaria di Acireale e non chiuda le biglietterie di Cefalù e Termini Imerese.

(4-07770)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

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

risulta all'interrogante che con decreto del Ministero dell'interno, dell'11 settembre 2002, trasmesso al Questore di Messina il 4 marzo 2003, viene declassata la squadra mobile della città di Messina, che non sarà più diretta da un primo dirigente;

ad avviso dell'interrogante il depotenziamento della struttura investigativa è in netto contrasto con i segnali di forte allarme per la recrudescenza mafiosa nella città dello stretto;

il depotenziamento della squadra mobile che andrebbe affidata a mani meno esperte rischia di rendere inadeguata la struttura investigativa in un momento in cui il grande affare del Ponte sullo Stretto può rendere Messina obiettivo appetibile dalle mafie siciliane, calabresi ed internazionali ad aprire nuove guerre di egemonia;

il declassamento della dirigenza della squadra mobile di Messina si teme possa essere come un primo segnale di depotenziamento generale delle strutture investigative della città che non sarebbe, in tali condizioni, in grado di assicurare una sufficiente ed adeguata azione di prevenzione —:

se non ritenga di provvedere a dotare la città di Messina per le peculiarità di cui sopra, di una adeguata struttura dirigenziale.

(4-07771)

* * *

ISTRUZIONE, UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazione a risposta scritta:

ANGELA NAPOLI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

la professoressa Angelina Neri, insegnante di Latino e Greco, da oltre un decennio ha l'incarico nel corso B del triennio presso il liceo classico « G. Familiari » di Melito Porto Salvo (Reggio Calabria);

nello scorso anno scolastico la professoressa Neri è stata minacciata dal genitore di un'alunna frequentante il secondo liceo, solo perché veniva pretesa la valutazione didattica non confacente all'effettivo rendimento della figlia e comunque discriminante rispetto agli altri alunni della stessa classe;

la stessa alunna, in data 26 maggio 2003, ha minacciato innanzi all'intera classe, la professoressa Neri;

nonostante le circostanze e le invettive ricevute, l'alunna è stata valutata secondo le sue stesse aspettative;

il genitore dell'alunna in questione ha chiesto l'allontanamento della professoressa Neri dalla classe;

il dirigente del liceo, con il nuovo anno scolastico, senza tenere in alcun conto il compito educativo proprio di un'Istituzione scolastica, né il rispetto della continuità didattica, più che mai necessaria nell'ultimo anno di un corso di studi, né le richieste degli alunni, ha spostato in altro corso la professoressa, ledendone chiaramente l'immagine, la professionalità e la moralità —:

se non ritenga necessario ed urgente inviare un'adeguata visita ispettiva al fine di valutare la situazione e affinché sia valutata l'opportunità di far riassegnare alla professoressa Neri la classe originaria, al fine non solo di ridare il riconoscimento morale dovuto alla stessa, ma per evidenziare il compito educativo che l'istituzione