

cate è comune a tutte le sedi istituite in occasione della riforma del giudice unico di primo grado;

tale è la situazione in cui versa anche la sezione distaccata di Gubbio del tribunale di Perugia, generando diffusa e motivata preoccupazione delle istituzioni degli operatori e dei cittadini;

in tale sede gli affari civili e penali — anche i più delicati e complessi — vengono di fatto trattati pressoché unicamente da giudici onorari essendo il magistrato togato assegnatario regolarmente applicato presso la sede centrale;

presso tale sede distaccata si crea una situazione di palese disparità di trattamento;

infatti la previsione di un'unica pianta organica dei magistrati presso la sede centrale di ciascun tribunale determina una disparità di trattamento tra i cittadini residenti nei comuni ove è stata istituita una sezione di tribunale che nella migliore delle ipotesi, sono giudicati o vedono decise le loro controversie da giudici onorari sistematicamente delegati in assenza di magistrati togati, e i cittadini residenti nei comuni sedi di tribunale che hanno la possibilità di fruire di magistrati togati;

l'assenza di magistrati togati vanifica di fatto la possibilità espressa dal legislatore di portare il servizio Giustizia più vicino alla collettività e si rendono di fatto inoperanti le sedi distaccate istituite —:

se non ritenga di adoperarsi affinché sia introdotto il principio secondo cui per ogni ufficio giudiziario istituito, comprese le sedi distaccate, debba essere indicato nella relativa pianta organica il numero dei magistrati togati necessario al loro effettivo funzionamento;

se non ritenga di adottare ogni opportuno provvedimento affinché comunque in ogni caso venga assicurata e garantita la presenza effettiva di almeno un magistrato togato in ogni sede distaccata per la trattazione degli affari civili e

penali, senza che lo stesso venga distolto da tale compito per la trattazione di affari della sede centrale;

quali iniziative intenda assumere per ovviare alla grave ed urgente situazione della sezione distaccata di Gubbio del tribunale di Perugia. (4-08114)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

i treni della linea Viterbo-Roma viaggiano con carrozze superaffollate per la presenza dei molti pendolari — lavoratori e studenti — che si recano a Roma e che tali condizioni di grave disagio sono motivo di quotidiane lamentele nei confronti di Trenitalia che non ha finora dimostrato alcuna disponibilità ad affrontare questa situazione;

si sono costituiti comitati appositi per gestire la protesta, portandola nelle aule dei consigli comunali dei paesi interessati, per diffondere tra i viaggiatori e i cittadini la conoscenza di questa insopportabile realtà e la necessità di sviluppare una forte pressione sulla dirigenza della società Trenitalia per indurla ad assumere provvedimenti concreti ed idonei di miglioramento delle condizioni in cui costringe a viaggiare gli utenti del treno;

pur troppo questa situazione si riscontra anche sulla linea Civitavecchia-Roma e che a nulla sono valse le denunce presentate dal sottoscritto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

per documentare questa cruda realtà, i viaggiatori si sono rivolti alla Rai, la quale ha mandato sul posto una *troupe* televisiva per realizzare un servizio, che però non ha potuto attuare perché Tre-

nitalia ha negato l'accesso ai treni degli operatori, impedendo l'esercizio del diritto di cronaca —:

se non ritenga opportuno intervenire tempestivamente presso l'azienda Trenitalia affinché si conoscano le motivazioni che abbiano indotto il capotreno a far scendere dal convoglio la *troupe* televisiva del servizio pubblico, per di più in possesso di regolari titoli di viaggio;

se non ritenga di dovere intervenire attivamente su Trenitalia per rimuovere l'indifferenza finora dimostrata e per ottenere un reale miglioramento delle condizioni in cui sono costretti a viaggiare i pendolari sulla linea Viterbo-Roma e sulla Civitavecchia-Roma. (5-02630)

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

dal 14 dicembre 2003 le ferrovie elimineranno alcuni treni lungo la dorsale adriatica e anche alcune fermate delle stazioni di Civitanova, San Benedetto e Pesaro;

ad ogni nuovo orario ferroviario, invernale ed estivo si assiste ad una rimodulazione degli orari e delle fermate dei treni (lungo la dorsale adriatica) e ogni volta si riapre la corsa a rimediare i guasti per i disservizi che si provocano all'utenza;

è incredibile come si ripropongano sottovalutazioni degli effetti che le soppressioni di treni e di fermate producono sull'economia dei territori più produttivi dove le infrastrutture andrebbero potenziate e non ogni volta ridimensionate;

la stazione di Civitanova è il terminale ferroviario della provincia di Macerata e come tale deve essere messa in grado di servire le necessità del territorio, delle imprese (in particolare nel settore calzaturiero) e dei suoi cittadini;

analoghe considerazioni valgono per San Benedetto terminale della linea Ascoli-Porto D'Ascoli e Pesaro, per il rispettivo territorio e l'alta concentrazione di imprese;

i tagli in questione riguardano: i servizi *Intercity* n. 563-574 già soppressi a dicembre 2002 e il servizio *Eurostar* per e da Milano n. 9419-9412 soppressi da dicembre 2003, utilissimi in particolare al mondo imprenditoriale a cui viene impedito il viaggio andata e ritorno in giornata;

anche gli espressi per Bologna, per Lecce non fermeranno più nelle stazioni suddette con conseguente inizio del servizio, ad esempio a Civitanova per il nord alle 7.42 (*Intercity* per Milano) con termine alle 17.36 (*Intercity* per Venezia), mentre per il sud il servizio inizierà alle 12.14 (*Intercity* per Bari) e terminerà alle 18.14 (*Intercity* per Bari) con solo sei ore di fascia giornaliera coperta;

già la regione Marche e le province di Ancona, Macerata, Ascoli Piceno e Pesaro hanno denunciato la situazione e il comportamento di Trenitalia, considerato anche che le modifiche sopra citate non sono state minimamente concordate con le amministrazioni interessate —:

come intenda intervenire il Governo nei confronti di Trenitalia, anche affinché siano impartite opportune direttive che consentano di ottenere un servizio consono alle aspettative del territorio, quello marchigiano, la cui vivacità ed efficienza economica non trova adeguata corrispondenza, come appare chiaro, nelle infrastrutture e nei trasporti né nella futura programmazione. (5-02631)

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

in data 12 novembre scorso il Parlamento ha approvato il provvedimento 3606 — 3679 sul finanziamento di interventi per opere pubbliche;

durante la discussione del testo di cui sopra è stato dichiarato che gli interventi di adeguamento della statale Bergamo-Lecco figurano nel programma CIPE e sono completamente finanziati;

la stessa comunicazione è apparsa sui giornali locali della provincia di Bergamo —:

quale sia l'intero finanziamento destinato ed erogato per le opere di adeguamento, delle statali n. 342-639 (Lecco-Bergamo);

a quale fase sia giunta la progettazione delle opere;

quando sia previsto l'inizio dei lavori;

quale sia la data di ultimazione di tutti gli interventi. (5-02633)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

si apprende dalle agenzie d'informazione che il giorno 18 novembre 2003 un aereo della *Air Berlin* con 124 persone a bordo, in arrivo all'aeroporto di Ciampino, è stato fatto atterrare in una zona di sicurezza dell'aeroporto dopo una segnalazione di un allarme di dirottamento azionato dal comandante del velivolo;

mentre l'aereo era ancora in aria sono scattate immediatamente le misure di sicurezza e di intercettazione dell'aeronautica militare, predisponendo una scorta di due caccia F-16 che ha accompagnato il Falcon fino all'aeroporto di Pratica di Mare, dove è atterrato senza problemi in pochi minuti —:

che genere di errore di comunicazione si sia verificato tra l'aereo e i controllori dell'Enav tale da giustificare in via precauzionale l'adozione di tutte le misure di sicurezza all'interno dell'aeroporto;

come sia potuto accadere un simile incidente che ha gettato nel terrore non solo l'equipaggio, i passeggeri del volo e quelli in transito all'aeroporto, ma anche i cittadini che vivono a Ciampino e i telespettatori che seguivano in televisione i funerali delle vittime di Nassiriya, informate in diretta da un Tg;

se, in un momento così drammatico e delicato per il Paese, non sia il caso di usare accanto alla massima vigilanza e allerta, anche la dovuta cautela, per non creare situazioni di panico ingiustificate;

se non sia il caso di istituire una inchiesta amministrativa e quali provvedimenti si intenderebbero prendere ove venissero accertate responsabilità disciplinari o errori umani. (4-08116)

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

il progetto di raddoppio dei binari del passante di Palermo, l'opera infrastrutturale cardine attorno al quale il Prg ha impostato il piano della mobilità urbana, è stato avviato fin dal 1979. È stato più volte rimaneggiato nell'andamento altimetrico per le richieste di interrimento di comuni, interessati ad un miglior assetto del proprio territorio e più volte rallentato dalle periodiche « fughe » (verso altre regioni d'Italia) dei finanziamenti;

i lavori della tratta Palermo Notarbartolo-Punta Raisi vennero appaltati nel 1984, con il sistema delle prestazioni integrate (affidamento di progettazione esecutiva, realizzazione opere, espropri e direzione dei lavori);

una delle periodiche « fughe » del finanziamento produsse lo stallo delle prestazioni dal 1990 al 1996. Da ciò scaturì un pesantissimo contenzioso con l'associazione temporanea di imprese. La presenza del contenzioso venne poi utilizzata, in più occasioni, dai responsabili delle ferrovie del tempo per giustificare il « ritardo » o il « non proseguimento delle attività del rad-

doppio», barando spudoratamente perché il contenzioso riguardava, casomai, la tratta da Palermo Notarbartolo a Punta Raisi e non quella da Palermo Centrale a Palermo Notarbartolo;

nel 1999 le Ferrovie si dotarono, anche in Sicilia, dell'organizzazione tecnica da tempo avviata nelle strutture operanti al nord;

unitamente al loro soggetto tecnico, la Italferr spa (società di ingegneria appartenente al gruppo delle Ferrovie dello Stato), comunicò alla regione e ai sindacati la nuova pianificazione realizzativa connessa al rinnovato piano degli interventi delle Ferrovie dello Stato ed in armonia con il redigendo accordo di programma quadro con il ministero dell'economia e delle finanze, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Sicilia. Le intese formalizzate, prevedevano la realizzazione del raddoppio ferroviario in tre distinti sottoprogetti (anche al fine di mandare in *tilt* l'intera città) con avvio dei cantieri ad inizio 2002 e completamento rispettivamente nel 2004 e 2006. Sulla recente ultima pianificazione si registrano, oggi, due anni di ritardo connessi, in parte, all'acquisizione dei nuovi nulla-osta territoriali, e, soprattutto, all'enfasi di inseguire le evoluzioni normative sugli appalti pubblici (inopinato ritorno al sistema dell'appalto integrato cancellato);

nel mese di luglio 2003 la gara, avviata nel dicembre 2002 per la progettazione e realizzazione di un primo lotto, è andata deserta. Era stato preannunciato il riequilibrio delle condizioni tariffarie e/o di gara ed una sua remissione, come era stato assicurato dal sindaco. Si attendeva la predisposizione di un bando per un lotto funzionale commisurato al finanziamento disponibile;

risulta all'interrogante che, invece, si sta predisponendo un bando unico (unendo le sorti della gara andata deserta a quelle della seconda priva del finanziamento fin dall'origine) e, cosa ancor più perversa, addirittura avvalendosi del modello finanziario e contrattuale già utiliz-

zato dalla «Tav» per gli appalti delle tratte ferroviarie dell'alta velocità, l'affidamento ad un *general contractor* che normalmente viene attivato con un progetto preliminare e non esecutivo come quello ormai disponibile per il passante (quel modello, azzerato con la finanziaria 2001 e scelto come modello vincente dal Governo di centro-destra al punto che con il collegato alla legge finanziaria per il 2002 ne sono stati ripristinati i contratti) —:

perché non si sia proceduto alla remissione del bando, come da programma annunciato nel luglio 2003;

quale sia la somma finanziaria oggi disponibile per i lavori del passante;

quale sia il nuovo importo della gara unificata;

perché sia stato prima frazionato l'appalto (perdendo un intero anno, tutto il 2002) con la motivazione della « carenza finanziaria » e, ora, anziché rimmetterlo adeguato alla disponibilità finanziaria, venga riunificato al lotto privo di finanziamento originario, con la conseguenza di ritardare ancora una volta la gara del 1° lotto, quello da Palermo Centrale ad Orleans (prioritario per l'esercizio ferroviario dell'intero raddoppio);

come farà la città a coesistere con un appalto e cantieri che attraverseranno l'intera città e che si svilupperanno in contemporanea con quelli della Metroferrovia e con quelli del piano tram;

perché non si tengano separati gli appalti in relazione alla presenza del contenzioso con la precedente associazione di prestazioni integrate, le cui ripercussioni potrebbero riversarsi sull'intero appalto pubblico;

perché si ricorra in Sicilia ad un sistema, quello del contraente generale, notoriamente in deroga alle vigenti normative nella scelta degli esecutori dell'opera anche e soprattutto per controlli di natura antimafia. (4-08118)

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

nella valle del Bellunese esiste una massiccia presenza di linee che collegano e trasportano energia elettrica da oltralpe al resto del paese e linee di alta tensione che collegano sia le cabine di trasformazione adibite ad uso locale sia le altre linee che alimentano le località turistiche nella vicina provincia autonoma del Trentino Alto Adige;

si sta anche costruendo una nuova linea ad alta tensione di 380 kv, che da Lienz in Austria dovrà collegare Cordinano passando per gran parte della provincia di Belluno gravando ancora di più il compito d'esercizio dell'intera rete di competenza;

in provincia di Belluno alla costituzione dell'ENEL, l'organico superava i mille addetti, mentre dopo continui ridimensionamenti e trasferimenti nelle aree della pianura si è arrivati al limite dell'operatività e a circa 350 persone;

nella sede di Vellai vicino a Feltre (Belluno) esiste un'unità operativa del gruppo Enel appartenente alla TERNA, composta tra addetti e tecnici da 16 persone, che ha il compito dell'esercizio e della manutenzione delle linee ad alta tensione e con ciò garantire il corretto trasporto di energia elettrica delle linee di competenza;

questa unità operativa ha una sede di proprietà TERNA e quindi senza spese di affitto, a Vellai, geograficamente centrale rispetto all'area di competenza;

si sta progressivamente diminuendo l'organico della unità operativa Vellai;

si parla anche dalla chiusura definitiva mettendo potenzialmente in difficoltà una corretta ed efficace manutenzione degli elettrodotti;

ultimamente sono stati trasferiti due addetti al reparto di Nove di Vittorio Veneto (Treviso), che da circa due anni coordina l'attività del nucleo di Vellai;

il reparto di Nove è allocato in una realtà marginale rispetto al territorio d'attività vasto e che interessa quasi interamente le Dolomiti con tempi di intervento più lunghi e maggiori spese dovuti alle distanze maggiori dagli elettrodotti —:

come il Ministro giudichi la situazione, come spieghi la progressiva diminuzione dell'organico accompagnata contemporaneamente dall'aumento dei compiti sul territorio del Bellunese, se ritenga che sia vero che si va verso la chiusura della unità operativa di Vellai e, tenendo conto delle esigenze del territorio, se non ritenga invece utile intervenire (presso la società Terna) per favorire, chiedere, ottenere un ripristino della sede di Vellai con l'organico necessario e adeguatamente preparato per mantenere una adeguata gestione degli elettrodotti. (4-08123)

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

dagli organi di stampa e dell'audizione di numerosi cittadini e di una rappresentanza del Comitato per il presidio del territorio di Portici, Ercolano e San Giorgio a Cremano ha appreso che è stato approvato il progetto dei lavori di ampliamento a tre corsie tra il chilometro 5+690 e 10+525 dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno e di realizzazione del nuovo megasvincolo Pompei-Ercolano;

in ordine ai citati lavori, la Società Autostrade Meridionali spa sta per avviare le opere e sta procedendo ad occupare i terreni circostanti oggetto di procedure espropriative;

a quanto risulta all'interrogante il citato progetto, definito nel 2000, sarebbe radicalmente diverso da quello originario sottoposto al Ministero dell'ambiente tra 1991 ed il 1994 e lo stesso non sarebbe essere stato preceduto dalla necessaria valutazione di impatto ambientale;

inoltre, nell'ambito della Conferenza di Servizi di cui al combinato disposto dell'articolo 81 decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 e decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994, il comune di San Giorgio a Cremano, interessato dalla localizzazione dell'opera pubblica, ha espresso il proprio dissenso nonché parere negativo alla realizzazione dell'opera, senza che — a quanto è dato sapere — sia mai intervenuta una successiva Deliberazione del Consiglio dei ministri;

in particolare, la realizzazione dell'imperiosa e « costosissima » opera autostradale ha modificato l'originario progetto ed in particolare ha omesso di valutare la cosiddetta « opzione zero », verificando alternative possibili e conformi alla necessaria tutela ambientale;

l'area di realizzazione delle onere autostradali incide in maniera devastante sul territorio, sacrificando il diritto alla casa di numerosi cittadini, in particolare del Condominio di via della Salute in Portici, che vedrebbero la corsia autostradale passare a pochi metri dalle proprie abitazioni, con pregiudizio altissimo, inoltre, alla propria incolumità e salute;

sotto altro profilo, l'opera, ove realizzata secondo l'attuale progetto, determinerebbe la creazione di una terza corsia a ridosso di un'area altamente urbanizzata e già interessata da delicati profili di assetto territoriale, specie in ordine al piano di emergenza per il rischio « Vesuvio » che, in tal modo, verrebbe gravemente compromesso e stravolto;

appare necessario un intervento volto a verificare la situazione ed a garantire la tutela ambientale ed urbanistica nonché l'assetto del territorio, specie in riferimento ad un'opera pubblica che presenta un'onerosità economica rilevantissima rispetto ad assai dubbi benefici;

le motivate e documentate istanze dei cittadini e del Comitato concretizzano legittime preoccupazioni legate alle plurime violazioni dei principi costituzionali e della

normativa nazionale e comunitaria, che inducono ad un necessario, forte e risoluto intervento politico —:

se e quali provvedimenti intendano assumere per verificare, realizzare e garantire una corretta, legittima e saggia definizione della problematica sopra esposta e se ritengano necessario disporre, anche per il tramite di apposita Commissione, un'idonea valutazione del progetto in questione relativo alle opere di ammodernamento ed ampliamento dell'A3 Napoli-Pompei-Salerno. (4-08131)

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

si è venuti a conoscenza che, durante la riunione tenutasi il 28 ottobre presso il Dipartimento per la navigazione ed il trasporto Marittimo ed Aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Assessorato Regionale ai trasporti della Regione Siciliana ha espresso parere favorevole al piano di ammodernamento della flotta che assicura il collegamento con le Isole Minori;

da quanto si apprende nel programma di ammodernamento non sono state incluse le navi « Pietro Novelli » e « Paolo Veronese » che, sebbene ormai vetuste e in pessime condizioni, rappresentano gli unici mezzi che collegano l'Isola di Pantelleria con Trapani;

la nave « Paolo Veronese » sarebbe soggetta a frequenti guasti che non assicurano la continuità del collegamento con Trapani nonché presenta numerosi punti di ruggine ed incrostazioni in molti dei settori utilizzati dagli utenti e parti mancanti nei gradini delle scale interne ed esterne. La nave risulta altresì sprovvista di poltrone dove poter trascorrere il tempo di navigazione e di un numero sufficiente di sedie, che sebbene presenti nel salone, sono del tutto insufficienti alle richieste dei passeggeri, che sono costretti a permanere lungo i corridoi, e non conformi agli standard di sicurezza visto che non

essendo assicurate al pavimento provocano gravi sconvenienti durante le mareggiate

la nave « Pietro Novelli » sarebbe anch'essa soggetta a frequenti guasti e, da quanto riferito dal Comune di Pantelleria, presenta alcuni difetti alle Pinne di stabilizzazione;

lo stato di queste navi rende particolarmente complessi i collegamenti, specialmente da ottobre a giugno, con l'Isola di Pantelleria determinando pertanto gravi conseguenze per i panteschi che, per motivi di lavoro, ma anche per motivi medico sanitari, devono raggiungere Trapani, nonché gravi conseguenze per il mancato approvvigionamento delle derrate alimentari, di sanitari e di altri materiali —:

quali iniziative abbia intrapreso o intenda intraprendere per assicurare le esigenze di continuità territoriale delle comunità periferiche e gli obblighi di servizio pubblico e con riferimento all'Isola di Pantelleria, quali iniziative abbia intrapreso o intenda intraprendere per inserire le navi che la collegano a Trapani all'interno del piano di ammodernamento della flotta recentemente presentato dalla società SIREMAR al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla Regione Siciliana. (4-08133)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

da un articolo pubblicato dal quotidiano *Libero* in data 14 novembre 2003, risulta che diversi siti internet hanno avviato sottoscrizioni per la raccolta di fondi a vantaggio della resistenza irachena;

viene diffuso anche un numero di conto corrente postale a cui indirizzare i bonifici bancari, ovvero il numero

46676698, intestato al signor Emanuele Fanesi, da devolvere successivamente ai rappresentanti della Alleanza Nazionale irachena, il cui presidente è Jabber al Kubasy, fondatore del partito Bath, mentre garante della raccolta è Awni Kalemji, portavoce ufficiale della resistenza;

sempre da notizia di stampa si apprende che la manifestazione del 13 dicembre, organizzata a Roma dal « Comitato Iraq Libero » per sostenere da un punto di vista politico « il popolo iracheno che resiste », ha attivato un numero verde 800-031533, dove si forniscono notizie sul prossimo corteo, precisando altresì che si attende il nulla osta della questura;

lo stesso Comitato ha aperto anche un sito internet, all'indirizzo www.iraqlibero.net, in cui si rimanda alla raccolta fondi nel campo antimperialista e dove, tra i nominativi dei sottoscrittori, si trovano nomi noti, come quello di Don Gallo, padre Benjamin, i Cobas di Pomigliano d'Arco, e altri nominativi legati al mondo politico e sindacale —:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti sopra riportati, come risultanti da articolo di stampa;

se ritenga che tali iniziative realizzino una vera e propria forma di finanziamento verso organizzazioni terroristiche;

quali interventi ritenga necessario intraprendere al riguardo. (3-02864)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

dal giugno 1998 presso la prefettura di Crotone, 19 lavoratori sono stati impiegati quali Lsu (lavoratori socialmente utili) per far fronte alle carenze di organico di quella prefettura, in particolare per lo smaltimento dell'arretrato in materia di invalidi civili, percependo un assegno di disoccupazione pari a circa 450,00 euro a